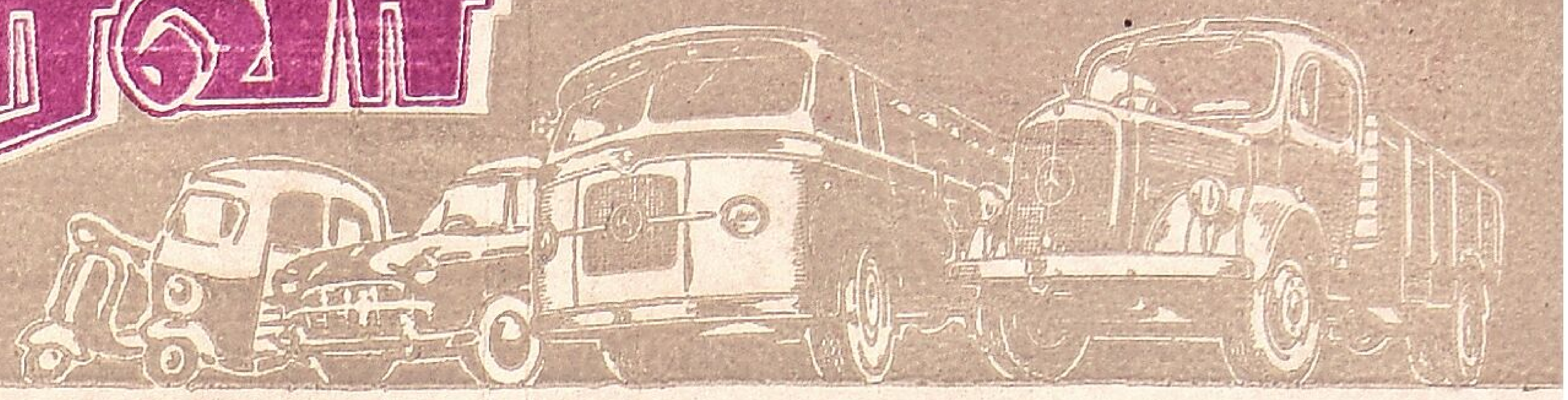
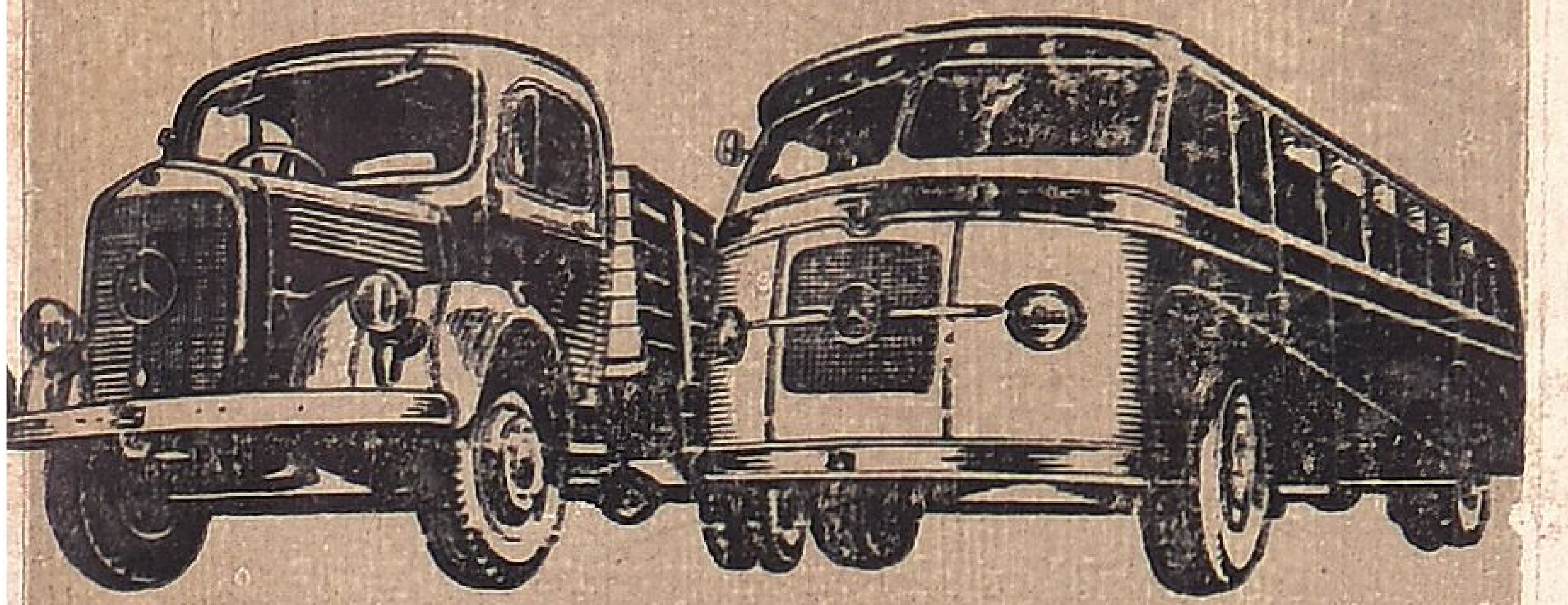
டிரைவர்



DRIVER SEPTEMBER 1964 விலை 50 காசு

"நம்பகமான வாகனங்கள்"



டாடா - மெர்சிடெஸ் - பென்ஸ்
(டீஸல் லாரிகள் பஸ்கள்)

கோவை நீலகிரி ஜில்லா விநியோகஸ்தர்கள் :

TATA
MERCEDES
BENZ

DIESEL TRUCK AND BUSES

தி கவுண்டர் & கம்பெனி,
9/69, ஜெயில் ரோடு, கோயமுத்தூர்.

PHONE: 3377 (3 LINES) GRAMS: "GOUNDER CO." POST BAG 51

தலைமை அலுவலகம் : 4—A கூட்ஸ் ஷெட் ரோடு. பொள்ளாச்சி (Phone 327) (2 Lines)

நவீன வசதிகள் நிறைந்த சர்வீஸ் நிலையங்கள் கீழ்க்கண்ட இடங்களில் உள்ளன.

குன்னூர் ரோடு: ஊட்டி. போன் 461 & 462. கோவை ரோடு, பொள்ளாச்சி. போன்: 18

One minute to know and one minute to think and then it is for you to consult us for all your needs of Buses, Lorries or Vans

True merrit lies in anything that is genuine, strong and worthy Veterans are our workers who can build Strong but Light bodies for Buses or Lorries of all chasis

Seasoned wood for the bodies which would last for many years and Alluminium sheets would make you proud of your Possession.

Latest Models on Moderate charges !

Prompt delivery assured !!

We are always at your service !!!

T. V. SUNDARAM & COMPANY,

METTUPALAYAM ROAD, : : COIMBATORE - 11.

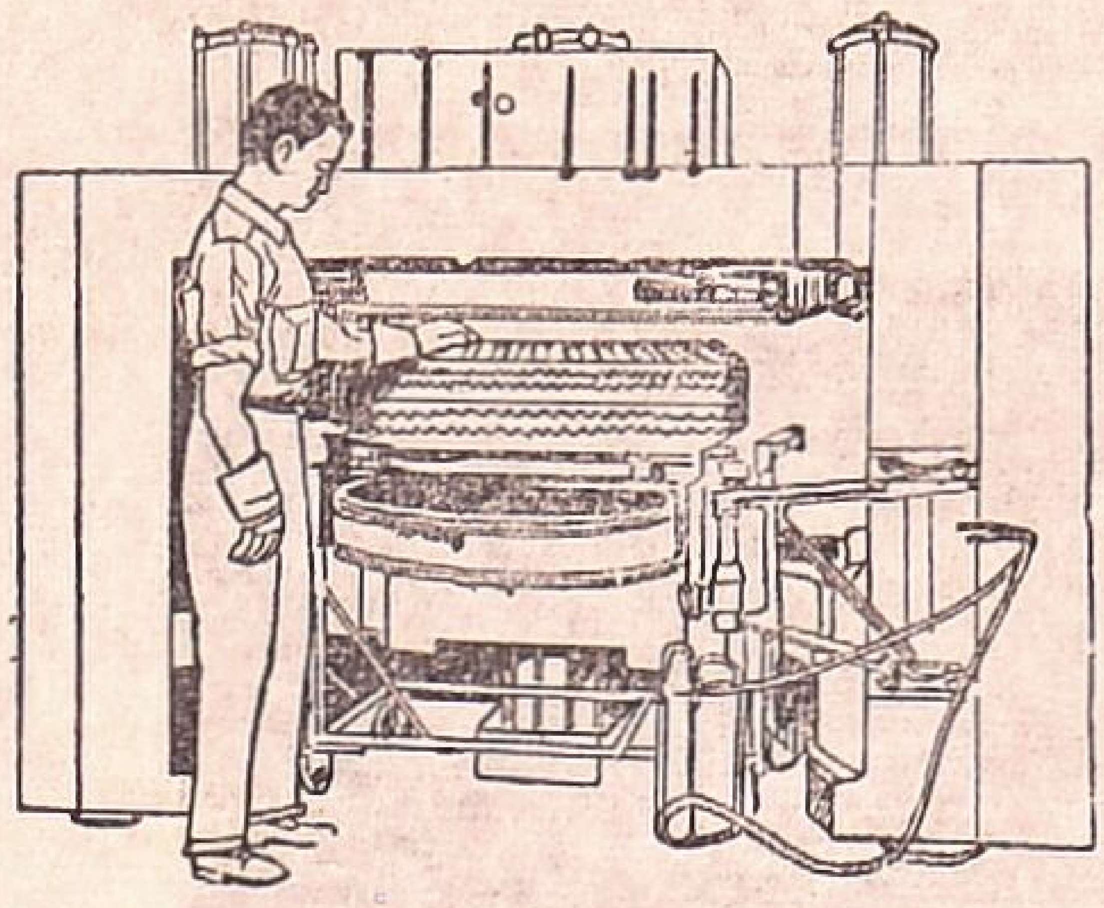
Phone : 5907

கார் சந்தை

நெடுங்கால அனுபவமும், நம்பிக்கையும் நிறைந்த ஸ்தாபனம் ஷைனிங் மோட்டார்ஸ், மாதம் ஒருமுறை 15-ம் தேதிக்கு மேல் 20--ம் தேதிக்குள் வரும் சனி, ஞாயிறு தினங்களில் கார் சந்தை கூடுகிறது. கார் வாங்குபவர்களுக்கும், விற்பவர்களுக்கும் மிகவும் வசதியானது முழு விபரம் வேண்டுவோர் எழுதவும்.

2505

ஷைனிங் மோட்டார்ஸ்,
திருவேங்கடசாமி ரோடு, R. S புரம்,
கோயமுத்தூர்.



1 சிக்கனம்
2 உறுதி
3 உழைப்பு

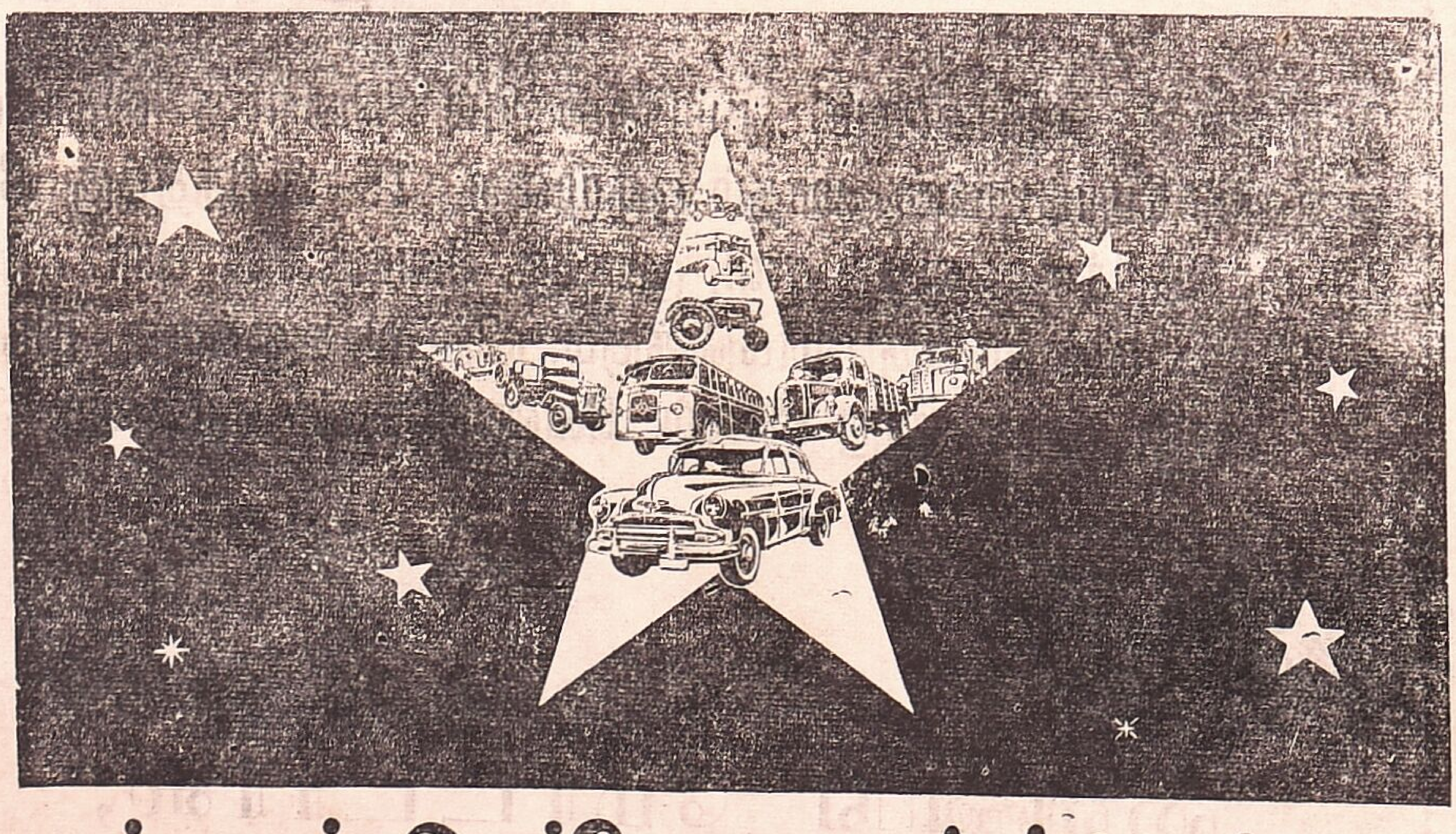
இந்த மூன்று காரணங்களுக்காகவே வாடிக்கைக்காரர்கள் எங்களை விரும்புகிறார்கள்.

தேய்ந்த டயர்களை முழுவட்ட மோல்டுகளில் புதுப்பிக்க சிறந்த இடம்

தி இண்டியன் டயர் ரீட்ரேடிங் கோ

புல் மோல்டு ரீ கண்டிஷனர்ஸ்

42-ஏ.பி.டி. ரோடு, பொள்ளாச்சி.



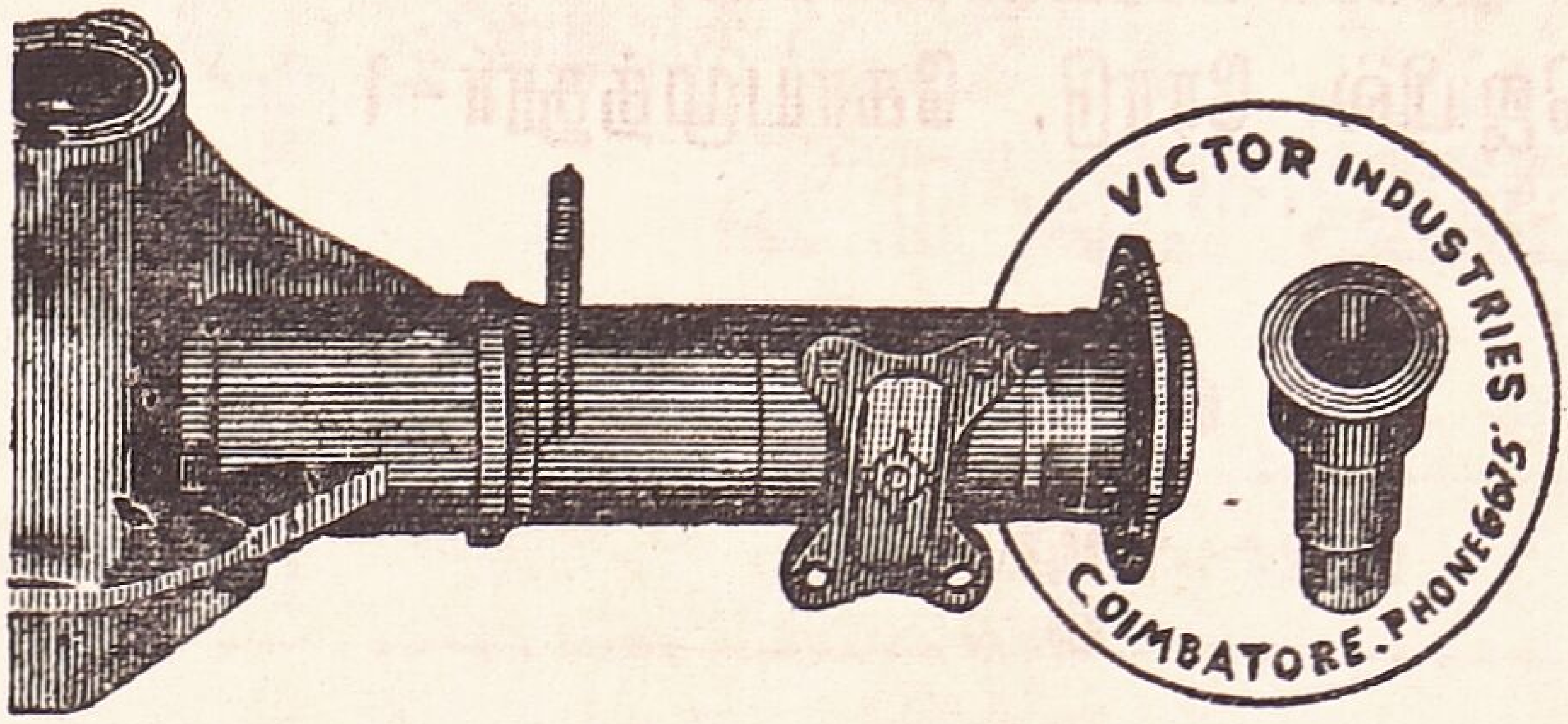
ஸ்டார் ஆட்டோ எலக்ட்ரிகல்ஸ்

சேல்ஸ் & சர்வீஸ் (PROP. A. ஷேக்தாவுத்)

22-B, மிருக ஆஸ்பத்திரி ரோடு, பொள்ளாச்சி.

போன் நெ. 6675

பேன்ஸ் ஹவுஸிங் உடைந்துவிட்டதா ? கவலைப்படாதீர்கள் !



நாங்கள் உத்திர
வாதத்துடன்
பென்ஸ் ஹவுஸிங்
குகளும் இதர
வண்டிகளின்
ஹவுஸிங்குகளும்
ரீ-கண்டிஷன்
செய்து தருகிறோம்

N. B எங்களிடம் எந்த நேரமும் 'பென்ஸ்' ஸ்பேர் ஹவுஸிங் கிடைக்கும்.

விக்டர் இண்டஸ்டிரீஸ்,

S. உக்கடம் : : கோயமுத்தூர்.

உரிமையாளர் :— P. C. விக்டர்

போன் : 286 P. P

தனுஸ்கோடி & கோ.,

கார், லாரி விற்பனை ஏஜண்டுகள்

நேத்தாஜி ரோடு, பொள்ளாச்சி.

ஹயர்பர்ச்சேஸ் விசாரணைகளும் கார், லாரி முதலிய தங்களின் தேவைகளைப் பற்றிய எல்லாவிதமான விசாரணைகளையும் வரவேற்கிறோம்.

A. தனுஸ்கோடி
பார்ட்னர்.

அருணை ஆட்டோமொபைல்ஸ்,

ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் டீலர்ஸ்,

177, ஜெயில் ரோடு, கோயமுத்தூர்-1.

லாரி, பஸ் மற்றும் கார்களுக்குத் தேவையான ஸ்பேர் பார்ட்ஸ், டயர், ட்யூப், பேட்டரி முதலிய தங்களின் தேவைகளுக்கு எங்களை அணுகுங்கள்.

உங்களுக்குத் திருப்தி ஏற்படும் வண்ணம் நியாயமான விலைக்கு கிடைக்கும். வருகை தருமாறு அன்புடன் வேண்டுகிறோம்.

Sole Proprietor.

☎ 5872 **P. A. KARTHIKEYAN.**

OUR SISTER CONCERN :

Vijaya Auto Garage

85, Subramanyam Road,

R. S. Puram, COIMBATORE.

டிரைவர்

தொழிலியல் மாத இதழ்

ஆண்டு 2 | செப்டம்பர் - 1964 | பயணம் 9

சென்னை ராஜ்ஜிய லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கம்,
ரிஜிஸ்டர்டு நெ. 53/56. போன் : 34759
(104, வரதா முத்தியப்பன் தெரு, ஜி. டி. சென்னை)

தமிழ் நாடு லாரி உரிமையாளர்கள் சம்மேளனம்,
(50, தாதா முத்தியப்பன் தெரு, சென்னை. போன் : 23590)
ஆகியவைகளின் அங்கீகாரம் பெற்றுள்ள வெளியீடு.

ஆசிரியர் பகுதி

டயர் பராமரிப்பு

ஹைகோர்ட் தீர்ப்பு

இந்தியாவில் கனி எண்ணெய் வளம்

மலிவு கார் : மந்திரி பதில்

லோக்சபையில் அதிருப்தி

சம்மேளனத்தின் 8-வது கமிட்டி

கூட்ட நடவடிக்கைகள்

அபூர்வ கண்டுபிடிப்பு

செய்தித் தொகுப்பு

யாரும் நம்பவில்லை !

DRIVER

(TAMIL MONTHLY AUTOMOBILE MAGAZINE)
87, NETHAJI ROAD,
POLLACHI.

The Official Organ of :—

The Tamilnad Lorry Owners' Federation & The Madras State Lorry Owners' Association.

"டிரைவர்" இதழில் வெளியிடப்படும் கதை கட்டுரைகளில் காணப்படும் கருத்துகட்கு அவற்றை எழுதிய ஆசிரியர்களே பொறுப்புடையவர்கள்

வாழ்க மணமக்கள்

பக்தநாயகம் ... சண்முகசுந்தரம்

சக்தி ஆட்டோமோபைல்ஸ் (கள்ளிக்கோட்டை) ஸ்தாபனத்தின் பாகஸ்தரும் சு. அழகப்ப கவுண்டரின் புதல்வருமான செல்வன்: அ. சண்முகசுந்தரம், பொள்ளாச்சி ஆதிலட்சுமி மில்ஸ் உரிமையாளர் காளி முத்துக் கவுண்டர் புதல்வி செல்வி: பக்தநாயகம் ஆகியோர் திருமணம் பொள்ளாச்சியில் விமரிசையாக நிகழ்ந்தது. மணமகன், சட்டமன்ற உறுப்பினர் நா. மகாலிங்கத்தின் மைத்துனர்.

இளமை பயமறியாதது, எளிதில் உணர்ச்சிக்கு இரையாகி விடும் தன்மையானது என்பது உண்மைதான். ஒப்புக்கொள்வோம். ஆனால் இளமையுணர்ச்சி பொருப்பற்ற பாதையில் திரும்பிச் செல்லும் பொழும் கண்டிக்க வேண்டிய பொருப்பு முதியவர்களுக்கு இல்லையென்று யாரும் கைகட்டி அமர்ந்து வேடிக்கை பார்த்துக்கொண்டிருக்கமாட்டார்கள்.

பள்ளி மாணவர்களின் உணர்ச்சி வயப்படும் இயல்புபோக்குவரத்துத் துறையில் அடிக்கடி பல சங்கடங்களை விளைவிக்கின்றன. தவறு என்று அவர்களால் கருதப்படும் ஒரு சிறிய நிகழ்ச்சி கண்டக்டர் அல்லது டிரைவரால் நிகழ்ந்து விட்டால் போதும், உடனே இந்த மாணவர் கூட்டத்தினர் தங்கள் ஜீவாதார உரிமையே பறிக்கப்பட்டு விட்டாற்போன்று பொருப்பற்ற பலாத்காரச் செயல்களில் ஈடுபட்டு விடுகிறார்கள். உதாரணத்திற்குப் பல சம்பவங்களைச் சுட்டிக்காட்டலாம். அண்மையில் பொள்ளாச்சி டவுன் பஸ்களில் பாலிடெக்னிக் மாணவர்களுக்கும் பஸ் உழியர்களுக்கும் ஏற்பட்ட தகராறுகள்! கேரளாவில் அங்கமாலியில் நடந்த சம்பவம்! ஒரிசாவில் கண்டக்டர் ஒருவருடன் ஏற்பட்ட தகராறு காரணமாக பாராளுமன்றத்தில் மாணவர்கள் நுழைந்து நிகழ்த்திய அநாகரிச் செயல்கள், மற்றும் மத்தியப் பிரதேச முதலமைச்சர் திரு. டி. பி. மிஸ்ரா இல்லத்தின் முன்நடத்திய ஆர்ப்பாட்டம். மேலும் தொடர்ந்து சுட்டிக் காட்டிச் சொல்வதென்றால் பட்டியல் நீண்டுகொண்டே செல்லும்.

சகிப்புத்தன்மையும் பொருப்புணர்ச்சியும் போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்களுக்கு மட்டுமல்ல, அதில் பயணம் செய்பவர்களும் அதை உணர்த்து கொள்ளவேண்டியது மிகவும் அவசியம். ஏனோ அதை உணர மறுக்கிறார்கள்.

தவறு செய்பவர்கள் ஏதுமறியாத இளைஞர்கள் தானே என்று தள்ளி விடுவது முறையாகாது.

தவறுகளுக்குறிய தண்டனையை அளிப்பது தவறிழைத்தவர்களுக்கு ஒரு பாடமாக இருப்பதுடன் எதிர் காலத்தில் இம்மாதிரி அசம்பாவிதங்கள் ஏதும் நிகழா வண்ணம் தடுக்கவும் வழிவகுக்கும்.

டயர் பராமரிப்பு

ஒன்று

போது வாக 'ஆட்டோமோபைல்' துறையில் எல்லா உருப்புகளும் (கருவிகளும்) நல்ல நிலை யில் இருத்தல் வேண்டும். அப்படி இல்லாவிட் டால் பொருட்களுக்கு சேதம் என்பது மட்டு மல்ல, அது அபாயத்தின் எல்லைக்கே கூட அழைத்துச் சென்றுவிடும். முக்கியமாக டயர் கள் நன்கு இல்லையெனில் பேராபத்து விளையும். மொத்தத்தில் பாரத்திற்கு ஏற்றவாறு டயர் களின் இயங்கும் தன்மை அமைகிறது. அழுத் தமும் இதர பாகங்களின் சக்தியும் மற்ற எல் லாக் காரியங்களும் சரியாக இருந்தால்தான் பாதுகாப்பாக இருக்கும்.

நம் நாட்டில் எஞ்ஜினீயர்களும். மெக்கா னிக்குகளும், பஸ் அதிபர்களும் அனேகமாக என் ஜினும் இதர உருப்புகளும் ஒழுங்காக இருக்கி றதா என்பதை மட்டும் கவனிக்கிருர்கள். ஆனல் அவர்கள் டயர்கள் சம்பந்தப்பட்ட சங்கதிகளில் அதற்கு கேடு தரும் விஷயத்தில் அவ்வளவாக அக்கரை எடுத்துக்கொள்வதில்லை. அதேமாதிரி தான் மற்றும் பலரும் டயர்கள் சமாச்சாரத்தில் மேலெழுந்தவாரியாக கவனித்துவிட்டு பொருட் படுத்தாமல் விட்டு விடுகிருர்கள். வீல் இணைப்பு— அதாவது வீல்கள் வரிசை ஒழுங்குபடுத்தல் என் பது தனி விஷயம் அதை மறுபடி தனியாக எடுத்துக் கொண்டு விமர்சிக்கலாம். டயர்கள் குறித்து விரிவான விவரங்களை கீழே தந்திருக்கி றேன்.

டயர்கள் உற்பத்தியானது சில (கச்சா) செப்பனிடப்படாத பொருட்களின் [மூலப் பொருட்கள்) சேர்க்கை. அந்தக் கலவைக்கு ரப்பர், கார்பன், ஸ்டீல் வயர், பருத்திநூல், மற் றும் ரசாயனப் பண்டங்களும் தேவை.

பருத்தி : உலகில் கீழ்க்கண்ட நாடுகளில் பருத்தி சாகுபடியாகிறது.

ஐக்கிய அமெரிக்கா

சூடான்

சைனு

ஈஜிப்து

இந்தியா

அர்ஜென்டைனு

ரஷ்யா

பிரேஸில்- இன்னும் சில இடங்களில்

சில நாடுகளில் கிடைக்கின்ற பருத்தி, டயர்கள் உற்பத்திக்கு லாயக்கற்றவை. மற்றும் சில நாடுகளில் போதுமான அளவு பருத்தி உற்பத்தியாவதில்லை. மோட்டார் டயர்களுக்கு நன்கு நீண்ட இழை வரக்கூடிய தரமான பருத்திதான் ஏற்றது. இது அமெரிக்காவிலும் ஈஜிப்டிலும் கிடைக்கிறது இந்தியாவில் உற் பத்தி செய்கின்ற டயர்களுக்கு பெரும்பாலும் ஈஜிப்திலிருந்து இறக்குமதி செய்கின்ற பஞ்சு பயன்படுத்தப்படுகிறது. நீண்ட இழைதரும் ஈஜிப்து பஞ்சு உலகிலேயே சிறந்த ரகமாகும்

சில நாடுகளில் தற்போது டயர்கள் உற் பத்திக்கு 'ரயான்கயிறு'களைப் பயன்படுத்து கிருர்கள். அவை உறுதியானவை. சூட்டைத் தாங்கும் சக்தி பெற்றவை. அதிக உஷ்ணத் தால் டயர் வெடிப்பதினின்றும் அது பாது காப்பு அளிக்கிறது. இந்தியாவிலும் ரயானை உபயோகப்படுத்திச் செய்யலாம்.

இப்போது பருத்தி நூல் கயிறுகளுக்குப் பதிலாக ஸ்டீல் வொயர்களை மிச்சிலின் டயர் கம்பெனியும் இன்னும் சில கம்பெனிகளும் உப யோகிக்கிருர்கள்.

இயற்கை ரப்பர்.

டயர்கள் உற்பத்தி செய்வதற்காக இயற்கை இரப்பர் மலிவாக மரத்திலிருந்து கிடைக்கிறது. உலகின் பரப்பில் பிரிட்டிஷ் கைவசத்தில் 30%யும், டச்சுக் காரரிடம் 40%ம் மீதி 10% அமெரிக்கர்; பிரெஞ்சு, ஜப்பான் கைவசத்தில் உள்ளது. இவற்றில் 80 சதவிகிதம் மலேயாவிலிருந்து கிடைக்கிறது. சாதாரண இரப்பருக்கு 10° உஷ்ணம் ஏற்றினுல் மறுபடி அது பழைய நிலையை அடையும்போது இன்னும் அதிகரிக்கிறது. எக்ஸ்ரே பரிட்சைகளிலிருந்து, பால் வடிவத்தில் இருந்து பல வடிவங்களை யடைந்து அது முன்னைய நிலைக்கு வந்து சேருகிறது. இன்னும் சில ஆராய்ச்சிக்கு உட்படும்போது இரப்பரிலுள்ள கார்பன் இயற்கை நிலைக்கு வந்து சேருகிறது. ஆராய்ச்சியாளர்கள் இரப்பரை நுட்பமாக ஆராய்ந்து, அதன் பரிணுமத் தன்மைகளை நன்ருக விளக்கியிருக்கிருர்கள்.

செயற்கை இரப்பர்

முதல் மகாயுத்தத்தின் போது ஜெர்மனி முற்றுகைக்கு உள்ளான சமயம் அவர்கள் செயற்கை இரப்பரை உபயோகிக்கும்படி நேர்ந்தது. ஜெர்மன் விஞ்ஞானிகள் இயற்கை இரப்பருக்குப் பதிலாக செயற்கை இரப்பரை பயன்படுத்துவதில் வெற்றி கண்டு விட்டார்கள்.

இரண்டாவது மகாயுத்தத்தின் போது மலேயா சமஷ்டி ஜப்பானியர் ஆளுகைக்குள் இருந்தது. வெளியிடங்களுக்கு இரப்பர் சப்ளை அடியோடு மூடப்பட்டு விட்டது. ஆகையால் அமெரிக்க விஞ்ஞானிகள் இது விஷயத்தி ல்தீவிரமாக சிந்தை செலுத்தி செயற்கை ரப்பரைக் கொண்டு டயர்களை தயார் செய்து நேசநாடுகளின் வெற்றிக்கு அடிகோலினுர்கள். மற்ற சேர்க்கைகள் அதாவது அதனுடைய 5 பாகங்களை கவனிக்குமிடத்து, ஸ்டீல் வொயர் டயர்களை நிர்மாணிப்பதில் உதவுகின்றது. அதோடு இராசயனப் பொருட்கள்—சல்பர், கார்பன், ஸிங்க் ஆக்ஸைடு (zinc oxide) இரப்பருடன் கலந்து அவைகளை நிர்மாணிக்கின்றனர்.

டயர்கள் நிர்மாணம்

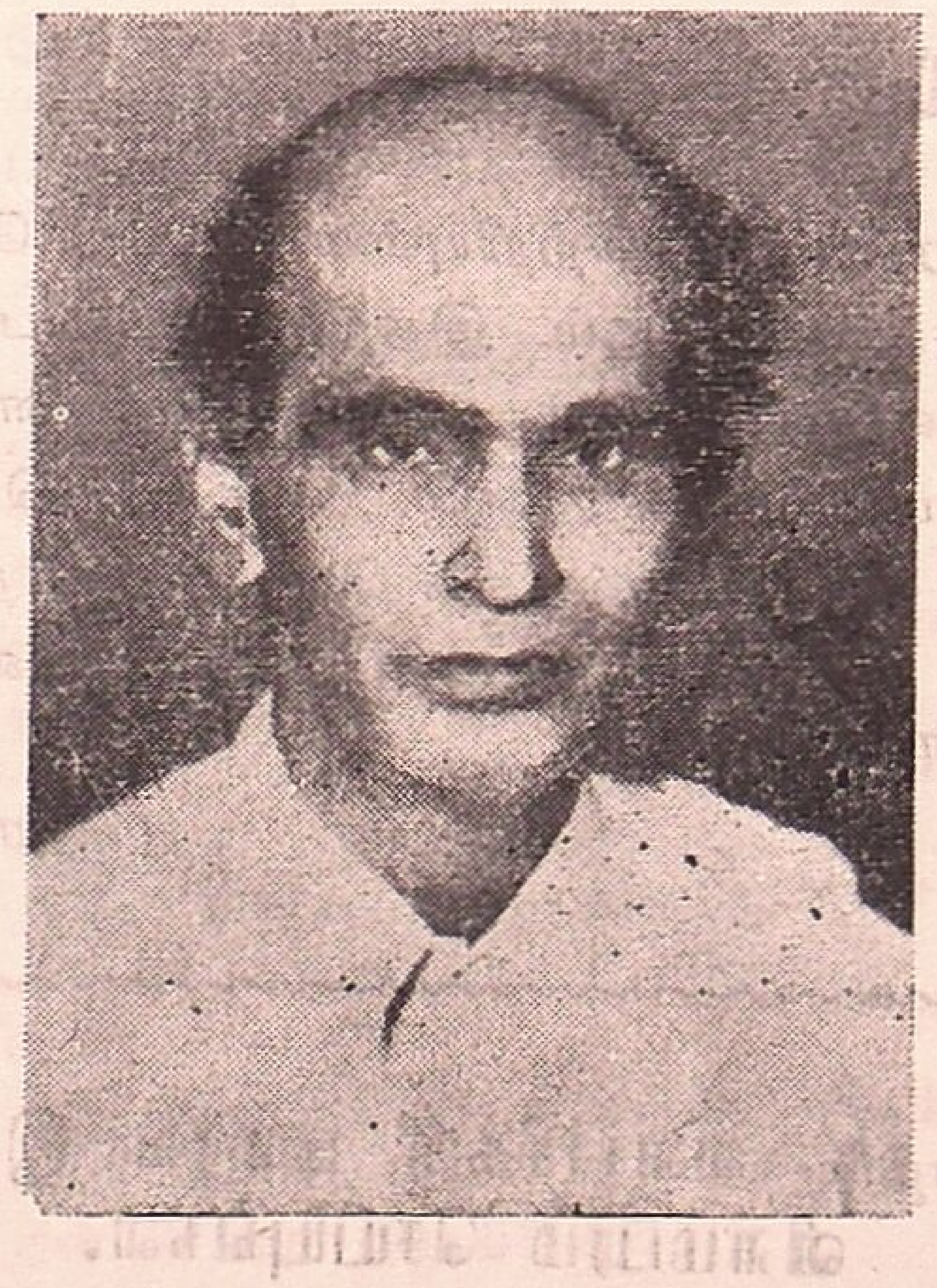
ஒரு டயர் ஐந்து முக்கிய பாகங்களால் உருப்பெறுகிறது. கயிறுகள், குஷன் (Cushion) பிளைஸ், இன்னும் சிற்றுண்டைகள். டயர்களின் முக்கிய உறுப்பான பிளைஸ்களும்; பீட்களும் பொதுவாக இவைகள் கார்காஸ் என்று சொல்லப்படும்.

கயிறு

டயருக்கு உள்ளே சுற்றிலும் இணைந்து பரவி நிற்கும் நூல் கார்காஸ் துணையாக வாட்டர் புருப்பையும் சேர்த்து ஒன்ருக்கும். அது விரிசலையும், சிறு, சிறு குத்துதல்கள் இன்றியும் பார்த்துக் கொள்ளும்.

பிரீக்கர்

பிளைஸ்க்கும் கயிறுக்கும் இடையே எவ்வித கெடுதலுமின்றி இவை கவனித்துக் கொள்ளும். அவைகள் பொதுவாக கயிருல் ஆனவை.



திரு. ஜி. டி. நாயுடு

அவைகளுடைய வேலை, கார்காஸிலிருந்து சாலைக் குலுங்கலில் ஏற்படும் அசைவுகளைப் பார்த்துக் கொள்ளும்.

குஷன்

பிரீக்கர்களுக்கு கீழேயும் மத்தியிலும் இயங்கி கார்கஸ் கயிறு ஆகியவைகளை அனைத்தும் மென்மையான இயக்கும் சக்தியைத் தரும்.

பிளைஸ்

மெல்லிய இரப்பர்க் கயிறுகளால் பீட்ஸ் களைச் சுற்றி அமைந்துள்ளவை. அவை பல கோணங்களிலிருந்து பேலன்ஸ் தன்மையைத் தருகின்றன. உள்ளேயே காற்று அழுத்த சக்திக்கு உறு துணை புரிகின்றது.

கார்காஸில் இன்றியாமையாதவை

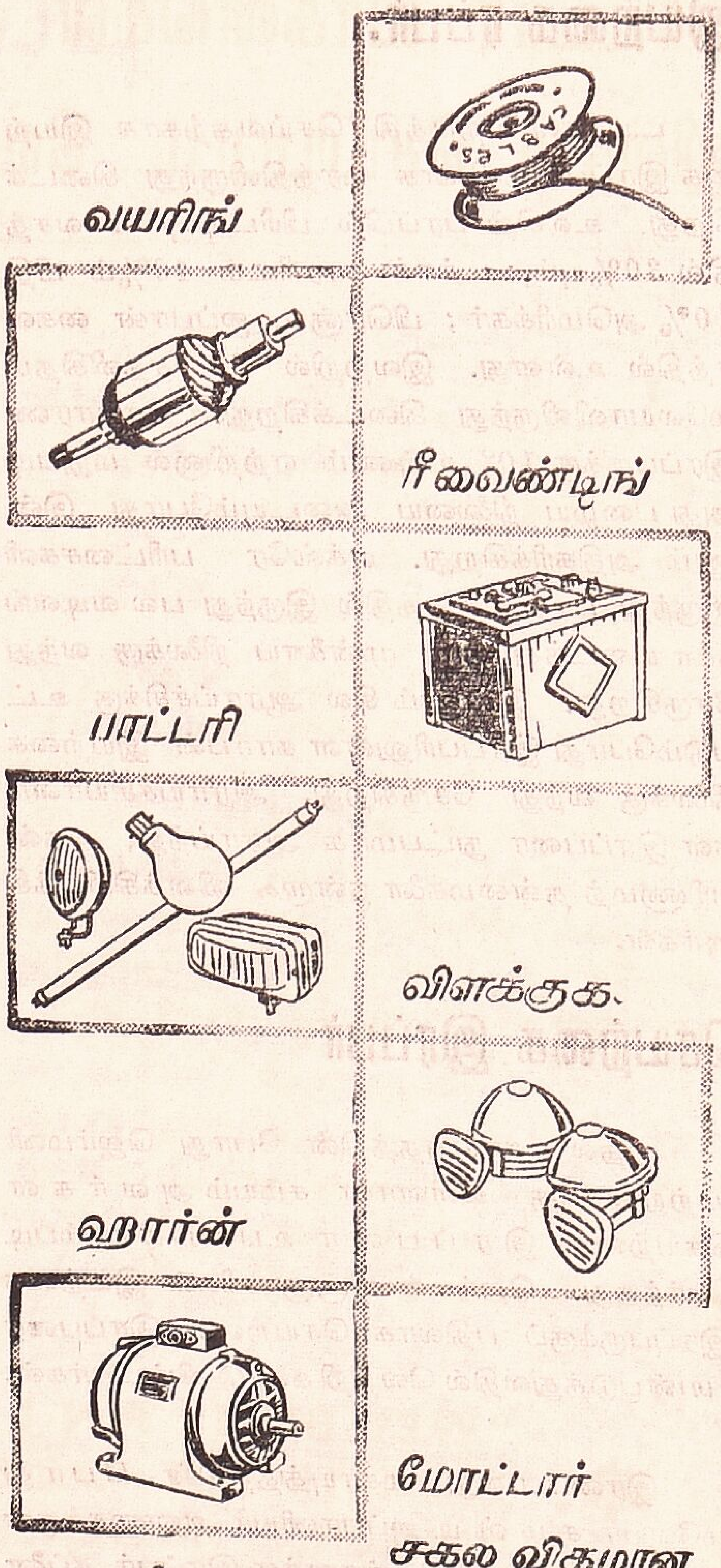
1. உஷ்ணத்தை தாங்கும் சக்தி.
2. கயிறு அமைப்பு இயல்பாக இயங்குவது.
3. காற்றின் அழுத்தத்தை தாங்குதல்.
4. இயல்பாகப் பிரித்தல்.

பீட்ஸ்

இரப்பரைச் சுற்றியுள்ள பீட்ஸ், வொயர்களை சார்ந்திருக்கும். இதற்கு பிளிப்பர் ஸ்டிரிப்ஸ் என்று பெயர். டயர்களில் அளவுக்குத் தகுந்தபடி அவை நீளும். உள்ளே கெடுதலின்றி அவை பார்த்துக் கொள்ளும். நாடாக்கள் ரிம்களின் பாதுகாப்புக்காக அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

(தொடரும்)

வர்த்தக வளர்ச்சிக்கு டிரைவர் இதழில் விளம்பரம் செய்யுங்கள்.



சகல விதமான தேவைகளுக்கும் அணுகுக

சன் எலக்ட்ரிக்ஸ்

எலக்ட்ரிகல் என்ஜினியர்ஸ்

பொள்ளாச்சி.

மோட்டார் வாகனங்கள் ஆண்டுதோறும் ரிஜிஸ்டர் செய்யப்பட வேண்டும்

ஸ்ரீ. டி. எஸ். ராஜம் கருத்து

மோட்டார் வாகனங்கள் ஆண்டு தோறும் ரிஜிஸ்டர் செய்யப்பட வேண்டுமென் றும் இதற்காக மோட்டார் வாகனச்சட்டம் திருத்தி அமைக்கப்பட வேண்டுமென்றும் ஸ்ரீ. டி. எஸ். ராஜம் கருத்துத் தெரிவித்தார்.

தென்னிந்திய ரோடு போக்குவரத்துக்குழுவி னரின் ஏழாவது ஆண்டு விருந்து வைபவத்தில் கலந்து கொண்ட ஸ்ரீ. ராஜம் மேலும் பேசு கையில் மோட்டார் வாகனங்கள் ஆண்டு தோறும் ரிஜிஸ்டர் செய்யப்படும்போதும் அவற்றிற்குரிய ரிஜிஸ்டர் நெம்பர்களை மாற்ற வேண்டுமென்ற அவசியம் இல்லையென்றும் வாகனங்களுக்கு ஓரே சீரான எண்கள் இடப் படவேண்டும் என்று யோசனை கூறினர்.

ராஜ்ய வாரியாகவும், ஜில்லா வாரியாக வும் மோட்டார் வாகனங்களுக்கென சிறப் பான முறை எதுவும் கடைபிடிக்கப்படுவ தில்லை என்றும் அவர் குறைப்பட்டுக்கொண் டார். 1940-ம் ஆண்டு முதல் சென்னையில் 70000 மோட்டார் வாகனங்கள் ரிஜிஸ்டர் செய்யப்பட்டுள்ளதாக கணக்கிடப்பட்டுள்ள தென்றும், ஆனல் மதிப்பீட்டுக் கணக்கின் மூலம் 50000 மோட்டார் வாகனங்களே கட்டப்பட்டுள்ளன என்றும் 20000 மோட் டார் வாகனங்கள் என்ன ஆனது என்பது தெரிவதற்கில்லை எனவும் அவர் சொன் னர். மோட்டார் இயந்திர உற்பத்தியாளர் களுக்கு அவ்வப்போது சரியான தகவல் கிடைக் காததின் காரணமாக அவர்கள் தேவையான பொருட்களை உற்பத்தி செய்வதில் மிகுந்த கஷ் டம் ஏற்படுகிறது என்றும் இந்த மட்டில் உத்தேச மதிப்பீட்டின் கீழ்தான் உற்பத்தி செய்யப்பட வேண்டியிருக்கிறது எனவும் ஸ்ரீ. ராஜம் கூறினர்.

எண்ணெய்க் கம்பெனிகள் மூலமும், டயர் ரப்பர் குழாய்கள் விற்பனையாளர்கள் மூலமும் பொருட்களை வாங்குவோரிட மிருந்தும் மோட்டார் வாகனங்களைப் பற்றிய சரியான தகவல்களைத் தெரிந்து கொள்ளலாம் எனவும் அவர் தெரிவித் துள்ளார்.

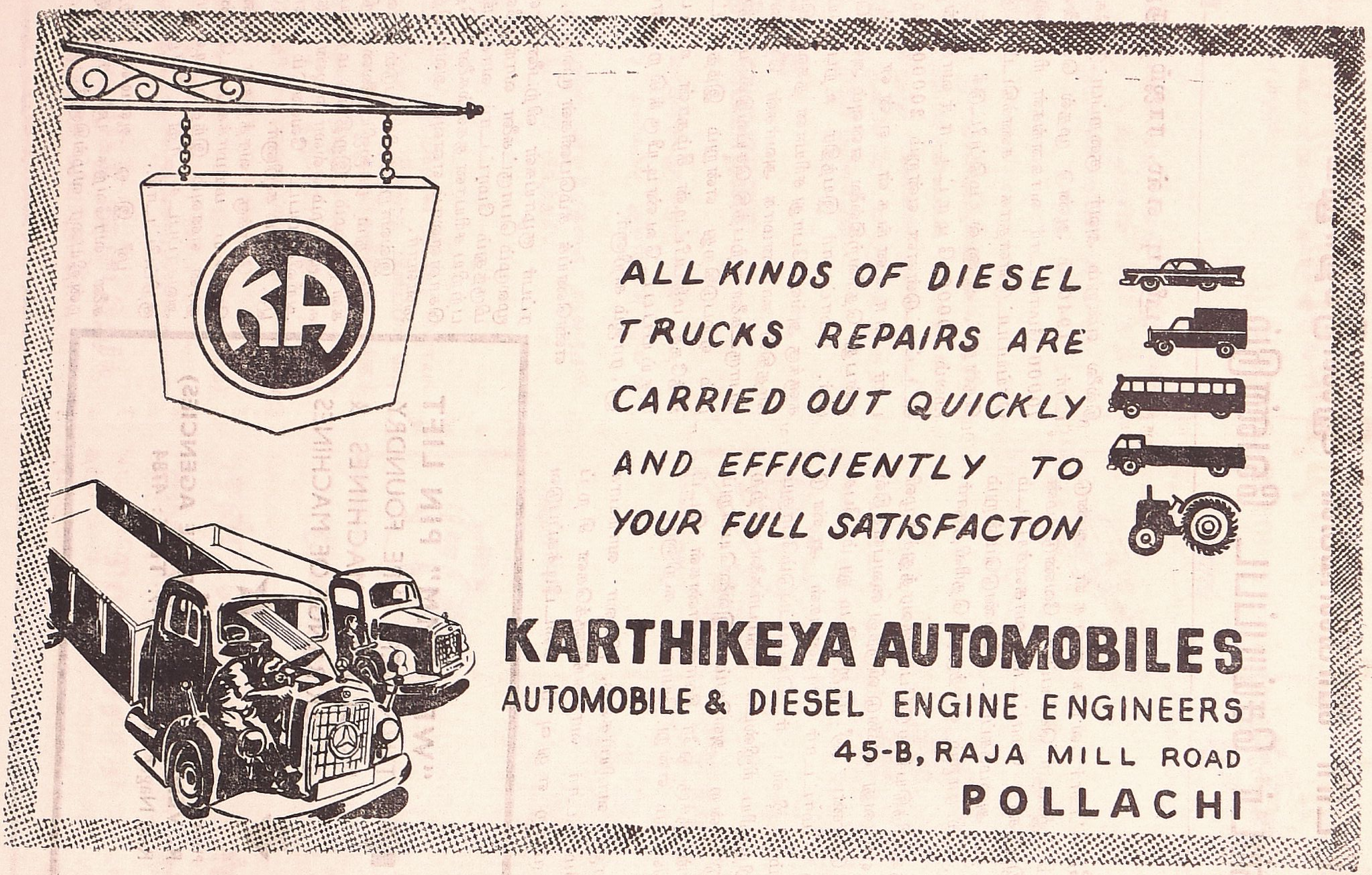
இவ்வாறு அறியப்படும் தகவல்கள் அனைத்தும் ராஜ்ஜியதலைமை நிலையங் கள் மூலமும், இறுதியில் மத்திய இலா கா மூலமும் எல்லா எஜண்டுகளுக்கும் அறிவிக்கப்பட வேண்டும் என்றும் ஸ்ரீ. ராஜம் கூறினர்.

போக்கு வரத்துகள் அனைத்தும் தேசிய மயமாக்கப்படவேண்டியது தான் எனவும் இந்தமட்டில் சர்க்கார் அவசரப்படகூடாது என்றும் அவர் குறிப்பிட்டார்..

ஸ்ரீ இ. ஓ. ஆஸ்டின் விருந்தினர் களை வரவேற்க ஸ்ரீ. ராஜகோபால் நன்றியுரை வழங்கினர்.

"WEL-BMM" PIN LIFT
TURNOVER TYPE FOUNDRY
MOULDING MACHINES &
OTHER RANGE OF MACHINES

Please Contact Resident Representative
R. VENKATRAMAN (ARVEE AGENCIES)
Ram Nagar - Coimbatore-9. TELE: 4784


KA
ALL KINDS OF DIESEL
TRUCKS REPAIRS ARE
CARRIED OUT QUICKLY
AND EFFICIENTLY TO
YOUR FULL SATISFACTON
KARTHIKEYA AUTOMOBILES
AUTOMOBILE & DIESEL ENGINE ENGINEERS
45-B, RAJA MILL ROAD
POLLACHI

பஸ்ரூட் விவகாரத்தில் புதுத் திருப்பம்!

சுப்ரீம் கோர்ட்டில் ரஸமான வழக்கு!!

பி. ராஜகோபால் நாயுடு — மனுதாரர்

சென்னை ராஜ்ஜிய போக்குவரத்து அப்லட் டிரிப்யூனல் இதரர்கள் } பிரதிவாதிகள்

பிரதம நீதிபதியின் தீர்ப்பு

பஸ் ரூட் விஷயமே ஒரு சிக்கலான பிரச்னை! பஸ் ரூட்களுக்கு யார் வேண்டுமானாலும் விண்ணப்பித்துக் கொள்ளலாம். தகுதியும், திறமையும், வசதியும் உள்ள எந்தக் குடிமகனும் தன் கோரிக்கையைச் சமர்ப்பிக்கலாம் என்று பிரகடனம் கூறுகிறது. பிராந்திய போக்குவரத்து அதிகாரிக்கு விண்ணப்பம் போடுகிறார்கள். ரூட்டுகள் வேண்டி பல வருஷங்களாக பஸ்களை நடத்துகிறவர்களும், புதியவர்களும் போட்டிபோட்டுக் கொண்டு முன்வருகிறார்கள். இவர்களில் ஒருவரை ஒரு ரூட்டுக்கு அனுமதி வழங்கி 'அத்தாரிட்டி' தேர்ந்தெடுக்கிறார். தேர்ந்தெடுக்கப்படாதவர்களில் சிலர் 'அப்பலட் டிரிப்பியூன'லுக்கு 'அப்பீல்' செய்கிறார்கள். டிரிப்யூனலின் தீர்ப்புக்கு முன்னதாகவே ஹைகோர்ட்டுக்குச் சென்று 'தடை' பெறுவோர் உண்டு. டிரிப்யூனலின் முடிவை எதிர்த்து சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கும் ஒரு சிலர் செல்கிறார்கள். சுப்ரீம் கோர்ட்டுக்கு போவதென்றால் ஆயிரக்கணக்கில் பணம் செலவாகும். ஆகவே அபூர்வமாகத்தான் சிலர் அங்கே 'அப்பீல்' செய்வார்கள். அப்படிப்பட்ட 'அப்பீல்' ஒன்றில்—சட்டத்தின் நுட்பமான பகுதிகளை அலசி ஆராய்ந்து பாரதப் பிரதம நீதிபதி கனம் கஜேந்திரகட்கர் அவர்கள் தீர்ப்புக் கூறியுள்ள ஒரு சுவையான வழக்கை வாசகர்களுக்குக் கீழே தந்திருக்கிறோம். ஆசிரியர்.

சட்டத்தின் மிக முக்கியமான பஸ்ரூட் சம்பந்தமான பிரச்னை ஒன்றை எங்கள் முன் கொண்டு வந்திருக்கிறார்கள். 1956–ல் ஏப்ரல் 28-ம் தேதி சென்னை அரசாங்கம் ஒரு உத்திரவு பிறப்பித்தது. (G. O. நெ. 1298) மோட்டார் வாகனச் சட்டம் செக்ஷன் 43 A. (சென்ட்ரல் ஆக்ட் IV-1939யை அனுசரித்த அது, 48–ல் வந்த ஆக்ட் 20-க்குத் திருத்தங்கள் செய்து பிறப்பித்திருந்தது செல்லுமா செல்லாதா? திரு. மோகன் குமாரமங்கலம் மனுதாரருக்காக ஆஜராகி வழக்கின் தன்மைகளையும், அதன் எல்லை வரம்பு இவற்றை சாங்கோபாங்கமாக எடுத்துக்கூறி விவாதித்தார். 'ரிட்' விண்ணப்பம் ஹைகோர்ட்டில் சமர்ப்பித்ததின் மூலம், ரூட் வழங்குவதின் எல்லை நிர்ணயம், கோர்ட்டுகளின் அதிகாரம் முதலியன பலமாக இவ்வழக்கில் கிளப்பப்

பட்டன. ஆதலால் ஒவ்வொரு அம்சத்தையும் தெளிவாக இங்கே நாம் ஆராய்ந்து தீர்ப்புக்கூற வேண்டி இருக்கிறது. அரசியல் சட்டம் 226-ல் விவரிக்கப்பட்டுள்ளதையும் உற்று நோக்க வேண்டியுள்ளது.

இதற்குமுன் இந்த நீதி ஸ்தலத்தில் பல வழக்குகள் பஸ்ரூட் பற்றியதுதான் வாதாடப்பட்டு முடிவு எடுக்கப்பட்டுள்ளன. ஆனால், இம்மாதிரி சிக்கல் நிறைந்ததும், தக்கபடி இதற்கு ஒரு முடிவே கண்டு ஆகவேண்டும் என்கின்ற அளவுக்கு அவ்வளவு தூரம் விஷயம் செல்லவில்லை. இதிலே கிளப்பப்பட்டுள்ள பிரச்னை சட்டத்தின் மிக முக்கியமான பிரச்னை, அரசாங்க உத்திரவு செல்லுமா செல்லாதா - இப்படியே விட்டுக் கொண்டு போனால் இதனுடைய எல்லைதான் எங்கே போய் நிற்கும்? பிராந்திய அதிகாரியும், ஹைக்கோர்ட்டு நீதிபதிகளும், அரசாங்க உத்திரவும் ஒன்றை ஒன்று மோதிக்கொண்டு முரண்பட்டு நிற்கையில் திட்டவட்டமான தீர்ப்பை இதற்கு நாம் காணவிட்டால் அதனால் சங்கடங்கள்தானே மேலும் மேலும் அதிகரிக்கும்? அதிக ஜாக்கிரதையுடன் கவனிக்கவேண்டி இருக்கிறது. பஸ்ரூட் விஷயத்தில் சென்னை அரசாங்கத்தின் தீர்ப்புக்களில் இணைப்புக்கள் பொதிந்திராவிட்டால் - அது அடிக்கடி மாறிக்கொண்டு சட்டத்திற்கு ஒவ்வாத வகையில் அமைந்தால் - இதற்கு ஓர் நல்ல தீர்ப்புக் கண்டுதானே தீரவேண்டும்? ஹைகோர்ட்டின் அதிகார வரம்பையே அரசியல் சாசனம் 226-ஐச் சுட்டிக்காட்டி செல்லாதென வாதிக்கும் இந்த வழக்கு-சும்மா பஸ்ரூட் வழங்குவதோ மறுப்பதோ அல்லாததான பிரச்சனைக்கு அப்பாற்பட்ட இவ்விவகாரம் - தெளிவான முடிவுக்கு வந்துவிட வேண்டும் என்று எல்லா நுட்பமான பகுதிகளையும் இங்கு ஆராய்ந்திருக்கிறோம்.

வழக்கு விவரம்!

வழக்கின் முழு விவரத்தையும் இங்கு பார்க்கலாம்.

மனுதாரர் பி. ராஜகோபால் நாயுடுவுக்குச் சொந்தமான பஸ்கள் சென்னையில் இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. பல ரூட்டுகளில் அவை சென்றுகொண்டிருக்கின்றன.

1956, ஜுன் 25-ம் தேதி சென்னை-கிருஷ்ணகிரி மார்க்கத்தில் இரண்டு பஸ்கள் விடுவதற்காக அதிகாரியினால் மனுக்கள் கோரப்பட்டன. அவை எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்கள்.

இந்த பஸ்ரூட்டை விரும்பி 117 பேர்கள் விண்ணப்பித்துக் கொண்டார்கள். திரு. ராஜுகோபால் நாயுடுவும் விண்ணப்பித்திருந்தார். அந்த நூற்றிப்பதினேழு பேர்களில்-ஸ்ரீ சம்பந்தமூர்த்தி பஸ் சர்வீஸ் அதிபர் ராஜுபாதர் முதலியாரும், ஜீவஜோதி பஸ்சர்வீஸ் அதிபர் கே. எச். ஹனுமந்தராவும் இருந்தார்கள். எல்லா விண்ணப்பங்களையும் பரிசீலித்து, தராதரம் பார்த்து, பிராந்திய அதிகாரி அந்த இரு பஸ்களுக்கும் உரிய பர்மிட்டுகளை ராஜகோபால் நாயுடு தகுதியானவரென்று அவருக்கு அவைகளை மே, 58-ல் வழங்கினார்-

(தொடரும்)

எச்சரிக்கை!

லாரி டிரைவர்களும் பஸ் டிரைவர்களும் ஓவர் ஸ்பீடாக வண்டிகளை ஓட்டிச் செல்வதாகத் தெரியவருகிறது. அதனால் பயங்கரமான ஆபத்துக்களும் சொத்துகளுக்குச் சேதமும் ஏற்படுகின்றன. ஆகையால் பஸ் டிரைவர்களையும் லாரி டிரைவர்களையும் கவனமாகவும், ஜாக்கிரதையாகவும் வண்டிகளை ஓட்டிச் செல்லும்படி இதன்மூலம் கடுமையாக எச்சரிக்கிறோம். இம்மாதிரி ஜாக்கிரதையாக ஓட்டத் தவறினால் கடுமையான நடவடிக்கை எடுக்கப்படும்.

இப்படிக்கு

போலீஸ் உதவிக் கமிஷனர்

(டிராபிக் & லைசென்சிஸ்)

டயர் உற்பத்தி

பெட்ரோலுக்கும், டீசல் எண்ணெய்க்கும் அடுத்தபடியாக மோட்டார்களுக்கு உபயோகப் படுவது டயர் ஆகும். ஆகையால் மோட்டார் தொழில் வளர்ச்சியைப் பொருத்துத்தான் டயர் தொழில் வளர்ச்சியும் இருக்கிறது. பொதுவாக ஒரு தேசத்தின் ரோடு போக்குவரத்து வசதிகளைப் பொறுத்தே இவைகள் வளர வேண்டும்.

இந்தியாவில் இன்று உத்தேசமாக 7,50,000 மோட்டார் வாகனங்கள் இருப்பதாகக் கூறப்படு கிறது. ஆனல், இந்தியாவைப் போன்ற ஒரு பெரிய தேசத்திற்கு இது போதாது.

நம் நாட்டு ரோடு நிலைமைகளை எல்லாம் எண்ணிப்பார்க்கும்போது டயர் தொழில் வளர்ந்து வருகிறது. என்றே கூறலாம். டயர் கம்பெனிகள் இந்தியாவில் ஏராளமாக இயங்கிக் கொண்டிருக்கின்றன. ஆனல் 1936-ம் ஆண்டில் தான் கல்கத்தாவில் சிறிய அளவில் இந்தத் தொழில் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. இந்த தொழிற் சாலை டன்லப், குட் இயர், பயர்ஸ்டோன், இண்டியா டயர் கம்பெனிகளுக்காக உற்பத்தி செய்தது.

இரண்டாவது உலக யுத்தத்தில் ராணுவத் தேவைக்கு ஏராளமான டயர்கள். தேவைப் பட்டது. இந்தத் தொழில் தன் உற்பத்தியை உடனடியாகப் பெருக்கவேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. ராணுவ சம்பந்தப்பட்ட தேவை களை உடனடியாகப் பூர்த்தி செய்தது.

1952-ம் ஆண்டு இந்த தொழில் கன வேகத் தில் வளர்ந்தது. 7,00,000 டயர்கள். 1952-ம் ஆண்டில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. 1963-ல் இரண்டு லட்சம் யூனிட்டாக உயர்ந்தது. இன்று இந்தியா தன் சுய தேவைப் பூர்த்தியை அடைந்த துடன் அக்கம் பக்கம் நாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்யக்கூடிய நிலைமையிலிருக்கிறது.

கடந்த மூன்று வருஷ காலத்துக்குள் கணிசமான அளவு உற்பத்தி பெருகியிருக்கிறது. 1961-ல் 15·63 லட்சம் 1962–ல் 17·08 லட்சம் 1963-ல் 21 லட்சம்.

இந்தியா 175 வகையான டயர்களை உற்பத்தி செய்கிறது. அதாவது. மிருகங்கள் இழுக்கும் வண்டிகள், டிராக்டர்கள், ராணுவ வண்டிகள், தரையில் ஓடும் வண்டிகள், டிரக்குகள், வான்கள், மோட்டார் கார்கள், ஸ்கூட்டர்கள், விமானங்கள், சைக்கிள்கள். ஆகியவைகளுக்கு உபயோகமான வைகள் உற்பத்தி செய்யப் படுகின்றன.

மூன்ருவது திட்டத்தில் 12 மோட்டார் வாகனங்களுக்கான டயர் உற்பத்தி யூனிட்கள் இடம் பெற்றுள்ளன. எட்டு யூனிட்டுக்கள் செயல் படத் தொடங்கிவிட்டன.

இந்தியாவில் உற்பத்தி செய்யப்படும் டயர் கள் சிறந்தவையாகவும் பாதுகாப்புடையதாகவும் இருக்கின்றன என்று ஆராய்ச்சிகள் மூலம் நிரூபணமாகியுள்ளது. பருத்திக் கார்டுகள் உப யோகப்படுத்தப்பட்டதிற்குப் பதிலாக ரயான், நைலான் கார்டுகள் உபயோகப்படுத்தப்படு கின்றன. அதனுல் மிகுந்த பலமுள்ளதாக விளங்குகிறது. புது முறைகளுக்கு உட்பட்டுச் செய்யப்படுவதால் ரெட்ரீடிஸ் செய்வதற்கும் வசதியாக உள்ளது. பலவகைப்பட்ட ரோடு களுக்குத் தகுந்ததாக புதுவகையான பட்டன் முறைகளுக்கு அமுலுக்குக் கொண்டு வரப் பட்டுள்ளன.

மோட்டார் வாகனங்களுக்கான டயர்களில் சத்தம் ஏற்படாவண்ணமும், ஆனல் அதே சமயத்தில் கூடுதலான மைல்களுக்கு உழைக்கக் கூடியதான டயர்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகின் றன. இந்தத் தொழில் இந்திய விவசாயியையும் மறந்துவிடவில்லை. மிஷின்களை விவசாயிகள்

வெறுத்தாலும்கூட டிராக்டர்களுக்கான டயர்கள் உற்பத்தி செய்யப்படுகிறது.

தேச வளர்ச்சிக்கொப்ப, அதாவது சமூக பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கிணங்க இந்தத் தொழிலுடைய உற்பத்தியும் அதிகரிக்கும். சர்க்கார் ட்ரக்குகளுடைய தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதே முதன்மையாகக் கருதுகின்றனர். 30,000 வாகனங்கள் தற்போது உற்பத்தி ஆகிக்கொண்டிருக்கின்றன. அவைகள் 60,000 திற்கு விரைவில் உயரப்போகின்றன. அப்போது டயர்களின் தேவையும் அதிகமாகும்.

தேசத்தின் டயர் தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்வதோடு இன்னும் 6 சில சிறு தொழில்களையும் டயர் உற்பத்திக் கம்பனிகள் செய்து வருகின்றன. இவைகளில் குட்இயர் கம்பனியை முக்யமாகக் கருதலாம். 7,500 சில்லரை வியாபாரிகளும் 5000 பேர்கள் டயர் ரிப்பேர் தொழிலிலும் ஈடுபட்டுள்ளனர். டயர் ரிட்ரீடிங் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ளவர்களும் டயர் தொழிலின்மூலம் மறைமுகமாக ஆக்கம் பெறுகின்றனர். டயர் தொழில் 65% ரப்பரால் ஆனது. 1963-ல் உற்பத்தியான 1 லட்சம் டயர்களுக்கும் 2 லட்சம் டியூப்புகளுக்கும் 42,500 டன் ரப்பர் தேவைப்பட்டிருக்கிறது. மூன்ருவது திட்டம் முடிவடையும்போது 125,000 டன்களை உபயோகப்படுத்தியிருக்கும். 1965 மத்தியில் இந்த அளவை எட்டியிடவேண்டும். ஆனுல் இன்னும் பலவகைப்பட்ட தொழில்களின் சிக்கல்களினுல் இந்தத் தொழிலும் பாதிக்கப்பட்டே தீரும்.

ஏறக்குறைய 50%ரப்பர் உள் நாட்டிலேயே கிடைக்கிறது. மீதி தொழிலுக்கு வேண்டிய ரப்பர்களை இறக்குமதி செய்யப்படுகிறது.

சர்க்காருக்கு வரி கொடுக்கும் தொழில்களில் டயர் உற்பத்தி தொழில் முன்னணியில் நிற்கிறது. மோட்டார் வாகனங்களுக்கான டயர்களும் ட்யூப்புக்களும் 48% ஆக உயர்ந்துள்ளது. சர்க்காருக்கு 20 கோடி வரிமூலம் கிடைக்கிறது. நாட்டிற்குத் தேவையான டயர்கள் உற்பத்தி ஆவதால் அன்னியச் செலாவணியையும் சேமித்துக் கொடுக்கிறது. வருஷம் ஒன்றுக்கு இப்போது 70 கோடிக்கு விற்பனையாகிக் கொண்டிருக்கிறது. 1962-ல் 5·4 லட்சத்திற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. இன்னும் அதிகமான அளவுக்கு ஏற்றுமதியைப் பெருக்குவதற்கு இந்தத் தொழில் தீவிரமாக முயற்சித்துக் கொண்டிருக்கிறது.

ஆதாரம் : எக்கனுமிக் டைம்ஸ்.

புதிய 'பியட் டிலேட்' கார் வெள்ளோட்டம்.

பம்பாய் பிரிமியர் ஆட்டோமோபைல்ஸ் ஸ்தாபனத்தினரின் புதிய தயாரிப்பான "பியட் 1100 டிலேட்" பிளஷர்கார் வெள்ளோட்டம் விட்டு காண்பிக்கப்பட்டது.

புதிய தோற்றத்துடன் கூடிய பியட் டிலேட் காரில் 12க்கும் மேற்பட்ட புதிய அம்சங்கள் உள்ளன வென்றும் ஆனுல் விலேயில் எவ்வித மாறுதலும் செய்யப்படவில்லே யென்றும் ஸ்ரீ கண்ணன் குறிப்பிட்டார்.

4 பேர் சௌகரியமாக உட்கார்ந்து செல்லக் கூடிய இந்த புதிய மாடலில் கடின ரஸ்தாக்களில் செல்லும் போது கூட பிரயாணம் சௌகரியமாக உள்ளது. இப்புதிய மாடலின் விலேயும் மொத்தம் ரூ. 14,250 ஆவதாயும் இந்த விலேயில் சுமார் ரூ. 4500 வரை வரியாக சர்க்காருக்கு செல்கிறதென்றும் நிருபர்களின் கேள்விகளுக்கு பதிலளிக்கையில் ஸ்ரீ கண்ணன் கூறினுர்.

இந்தியாவின் கனி எண்ணெய் வளம்

ஹுமாயூன் கபீர்

இந்தியாவில் கனிஎண்ணெய்த்துறையின் வரலாறு ஸ்வாரஸ்யம் மிக்க சம்பவங்கள் நிறைந்ததொன்றாகும். சென்ற நூற்றாண்டு இறுதிவாக்கில் யானைகள் சில உப்புத்தேடிச் செல்லும் முயற்சியில் டிக்பாய்க்கருகேயுள்ள ஒரு ஸ்தலத்துக்குச் சென்றபொழுது அங்குள்ள கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்கு உதவியதாகக் கூறப்படுகிறது. அதே போன்று, இந்தியாவில் எண்ணெய்க் கிணறுகள் முதல் முதலாகத் தோண்டப்பெற்றபொழுதும் யானைகளின் உதவியுடன் அவ்வேலை மேற்கொள்ளப்பட்டதும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும். அதையடுத்து அறுபது ஆண்டுகாலத்துக்கு டிக்பாய் ஸ்தலம் ஒன்றுதான் நாட்டின் பிரதான கனி எண்ணெய் ஆதாரமாக விளங்கிவந்தது. இரண்டு உலக மகாயுத்தங்கள் கூட அந்நிலைமையில் எத்தகைய மாறுதலையும் ஏற்படுத்தவில்லை. உலகத்தின் இதரபகுதியிலோ, தொழில்துறை உபயோகத்துக்கும், ஏன் வீட்டு உபயோகத்துக்கும் கூட நிலக்கரிக்குப்பதிலாக கனி எண்ணெய் இயக்க சக்திக்கான பிரதான ஆதாரமாக உபயோகிக்கப்பெற்றுவந்ததுடன், அதன் உபயோகமும் நாளுக்கு நாள் பெரிதும் அதிகரித்து வந்தது.

கனி எண்ணெய்த் தொழிலின் வளர்ச்சி

இந்தியாவில் கனி எண்ணெய்த் தொழில் காலந்தாழ்த்தி அபிவிருத்தி பெற்றதிற்குக் காரணம், இந்நாட்டில் போதிய அளவுக்கு போக்குவரத்துத் தொடர்புக்கான வசதிகள் இல்லாததேயாகும். தற்கால உலகத்தில் ஆரம்பத்தில் பெட்ரோலியம் விளக்குகளுக்கு மட்டிலுமே பிரதானமாக உபயோகிக்கப்பட்டுவந்தது தற்போதைய நூற்றாண்டில் ஆரம்ப வாக்கில் தொலைவிடங்களில் உள்ள கிராமங்களில் கூட மண்ணெண்ணெயின் உபயோகம் பெரிதும் பரவிவிட்டது. மோட்டார் எஞ்சினின் கண்டுபிடிப்பையடுத்து, கனி எண்ணெய்த் தொழிலில் திடீர் திருப்பமொன்று ஏற்பட்டது. அமெரிக்காவின் பரந்து விரிந்து கிடந்த நிலப்பகுதி நெடுந்தூரப்பயணங்களுக்கு ஏற்றதாக இருந்தது. மோட்டார்கள் உபயோகத்துக்கு வந்ததையடுத்து அத்தகைய பயணங்களை மேற்கொள்ளுவதும் எளிதாகியது. அதன் பலனாக பெட்ரோலியம் தொழிலில் அபரிமிதமான வளர்ச்சியும் ஏற்பட்டது. பல ஆண்டு காலத்துக்கு கனி எண்ணெய்த்தொழில் மோட்டார் உபயோகஸ்பிரிட் வகைகளையே பெரிதும் நம்பியதாகவும் இருந்து வந்தது இந்தியாவில், பெருஞ்சாலைகளோ, அவற்றில் செல்வதற்கான கார்களோ எதுவும் இல்லாததால், உலகத்தில் வேறுபகுதிகளில் காணப்பட்ட அளவுக்கு, இந்தியாவில் கனி எண்ணெய்த் தொழில் வளர்ச்சி பெறாததில் வியப்பதற்கொன்றுமில்லை.

போக்குவரத்து வசதிகளில் பெருங் குறைவு

இந்தியாவில் கனி எண்ணெய்த் தொழில் நெடுங்காலத்துக்குப் பின்னரே வளர்ச்சி பெறத் தொடங்கியதற்கு போக்குவரத்து வசதிகள் இருந்துவந்த போதாக்குறை மட்டிலும் காரணமல்ல; இந்நாடு சுதந்திரம் இழந்து அந்நிய ஆட்சியின்கீழ் கட்டுண்டு கிடந்து அதன் விளைவாக பொருளாதார துறையிலும் தொழில்துறையிலும் பிற்பட்டநிலையில் இருந்து வந்ததும்தான் அதற்கு முக்கிய காரணமாகும்.

பிரிட்டனே கூட பெட்ரோலியம் தொழில் வளர்ச்சிபற்றிய மட்டில் அமெரிக்காவுக்குப்பின் னணியிலேயே இருந்து வந்தது எனவே இந்தியா பின்னும் அதிக தூரம் தங்கிவிட்டிருந்ததில் ஆச்சரியம் எதுவும் இல்லை. அந்நாட்களில் பூகர்ப்ப விவர நுட்ப பரிசீலனைகளும் கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களுக்கான ஆய்வு நடவடிக்கை ளும் அரைமனதுடனும், எப்போதாவது சிற்சில சந்தர்ப்பங்களிலும் மட்டிலுமே மேற்கொள்ளப் பட்டுவந்தன. மிகவும் சமீப காலத்தில்தான் பிரிட்டிஷ் பூகர்ப்ப நிபுணர்கள் அஸ்ஸாம் பிரதேசத்தில் மொத்தம் 5,000,000 டன் கனி எண்ணெய் ஆதாரங்கள் இருப்பில் உள்ள தாக மதிப்பிட்டிருக்கின்றனர். இந்தியாவின் இதர பகுதிகளைப்பொறுத்தவரையில் கனி எண் ணெய் வளம் பற்றி அவ்வளவாக எதுவும் அறி யப்படவில்லை. தேசிய சர்க்கார் கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களைக் கண்டுபிடிக்கும் நடவடிக்கை களைத் தீவிரமாக மேற்கொண்ட பின்னர்தான் இத்துறையில் திருப்பமொன்று ஏற்பட்டது.

கனி எண்ணெய் ஆதாரங்கள்

இந்த நடவடிக்கைகளின் பலனுக கனி எண்ணெய் இயற்கை எரிவாயுக்கள் கமிஷன் 1957–ம் ஆண்டில் ஏற்படுத்தப்பட்டது. அதன்பின்னர் இந்தியாவில் கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களின் மதிப்பீடுகள், வெளிநாட்டு நிபு ணர்கள் பலரின் உதவியுடன் துரிதமாகப்பெருக லாயின. சோவியத் நிபுணர்கள் குஜராத் பகுதி யில் மட்டிலுமே 50,000,000 டன்னுக்கும் அதிகமான கனி எண்ணெய் ஆதாரங்கள் இருந்து வந்ததை ஊர்ஜிதப்படுத்துவதற்குப் பெரிதும் உதவினர். இந்திய சார்க்காரும், பர்மா நிறுவனமும் கூட்டாக ஆரம்பித்த இந்திய எண் ணெய்த் தொழில் நிறுவனம் அஸ்ஸாமில் மேற் கொண்டு 50.000,000 டன் கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களைக் கண்டுபிடிக்க உதவியுள்ளது இது தவிர, குஜராத்தில் மட்டிலுமே சுமார் 1,100 கோடி கன மீட்டர்கள் அளவுக்கும் அஸ் ஸாமில் சுமார் 3,200 கோடி கன மீட்டர்கள் அளவுக்கும் எரிவாயு ஆதாரங்கள் இருப்பதும் தெரியவந்திருக்கிறது.

வெளி நாட்டினர் உதவி

அதற்குப் பிற்பட்டு சோவியத், ஜெர்மன், பிரிட்டிஷ், அமெரிக்க, பிரஞ்சு, இத்தாலிய, யுகோஸ்லேவிய, ருமேனிய நிபுணர்களும் வேறு பல நிபுணர்களும் கனி எண்ணெய் ஆதாரங் களின் கண்டுபிடிப்பு நடவடிக்கைகளில் பெரிதும் உதவி வந்துள்ளனர். ஏற்கனவே இந்நாட்டில் பத்துக் கோடி டன்னுக்கும் அதிகமாகக் கனி எண்ணெய் ஆதாரங்கள் இருப்பது அறுதிப்படுத் தப்பட்டுள்ளது. நமக்கு இதுவரை அறியப்ப டாது 400 கோடி டன்னுக்கும் அதிகமாக ஆதா ரங்கள் இருக்கக் கூடும் என்றும் தகுதிபெற்ற விஞ்ஞானிகள் பலர் நம்புகின்றனர். அடுத்த இருபது ஆண்டு காலத்துக்குள்ளாக இந்தியா ஆண்டு ஒன்றுக்கு 15 கோடி டன் வீதம் எண் ணெப் உற்பத்தி செய்யும் ஆற்றலைப் பெற்று விடும் என்பதாகக் கூட ஒரு சோவியத் நிபுணர் தெரிவித்துள்ளார். இத்துணை அளவுக்கு நாட்டில் எண்ணெய் உற்பத்திச் சக்தி யைப் பெருக்குவதற்கு ஏற்ப எண்ணெய் ஆதா ரங்களின் ஆய்வு நடவடிக்கைகளையும் உற்பத்தி நடவடிக்கைகளையும் பூகர்ப்ப எவ்வாறு மேற்கொள்வது என்பது இந்திய நிபுணர்களுக்கும் கனி எண்ணெய்த் தொழில் நுட்ப வல்லுனர்களும் பெரும்புதிராக உள்ளது. இந்த அளவுக்கு, தற்போது நாட்டில் உறுதிப்படுத்தபட்டுள்ள மொத்த கனி எண் ணெய் ஆதாரங்களை விட அதிகம் என்பதைக் கவனத்தில் கொண்டால்தான் இப்பணி எத் துணை பிரமாண்டமானது என்பது புரியவரும்,

அதிகரித்துவரும் உற்பத்தி

இந்தியாவில் கனி எண்ணெய் உற்பத்தி துரிதமாகப் பெருகி வந்துள்ளது. ஆயினும் மொத்த உற்பத்தியளவு நம்முடைய தேவை யளவைக்காட்டிலும் மிகவும் குறைவாக உள் ளது. கனி எண்ணெய் இயற்கை எரிவாயுக்கள் கமிஷனின் உற்பத்தியளவு 1961–ம் ஆண்டில் 40,000 டன்னிலிருந்தது, 1963–64–ம் ஆண் டில் கிட்டத்தட்ட பத்துலட்சம் டன்னுக்கு அதி கரித்து வந்திருக்கிறது. அந்த ஸ்தாபனம் 1966-ம் ஆண்டுவாக்கில் 30 லட்சம் டன்னும்

1971-ம் ஆண்டுவாக்கில் 1 கோடி டன்னும் உற்பத்தி செய்யக்கூடும் என்று எதிர் பார்க்கப் படுகிறது.

இந்திய எண்ணெய்த்தொழில் நிறுவனமும் ஒப்பிடும் படியாக கணிசமான முன்னேற்றத்தைக் கண்டுள்ளது. இந்த நிறுவனம் ஏற்கனவே ஆண்டு ஒன்றுக்குப் பத்து லட்சம் டன் வீதம் உற்பத்தி செய்து வருகிறது. மூன்ருவது திட்ட கால இறுதிக்கு முன் அது ஆண்டு ஒன்றுக்கு 30 லட்சம் டன் வீதம் உற்பத்தி செய்யும் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இவ்விரண்டு நிறுவனங்களும் இந்தியாவுக்கு எற்கெனவே 15 கோடி ரூபாய் மதிப்புக்கு அந்நியச் செலாணிவயை மிச்சப்படுத்திக் கொடுத்துள்ளன. அவையிரண்டின் மொத்த உற்பத்தியளவு ஒருகோடி டன்னை எட்டிய பின்னர், ஆண்டு தோறும் 70 கோடி ரூபாய் மதிப்புக்கு அந்நியச் செலாவணி நாட்டுக்கு மிச்சமாகும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

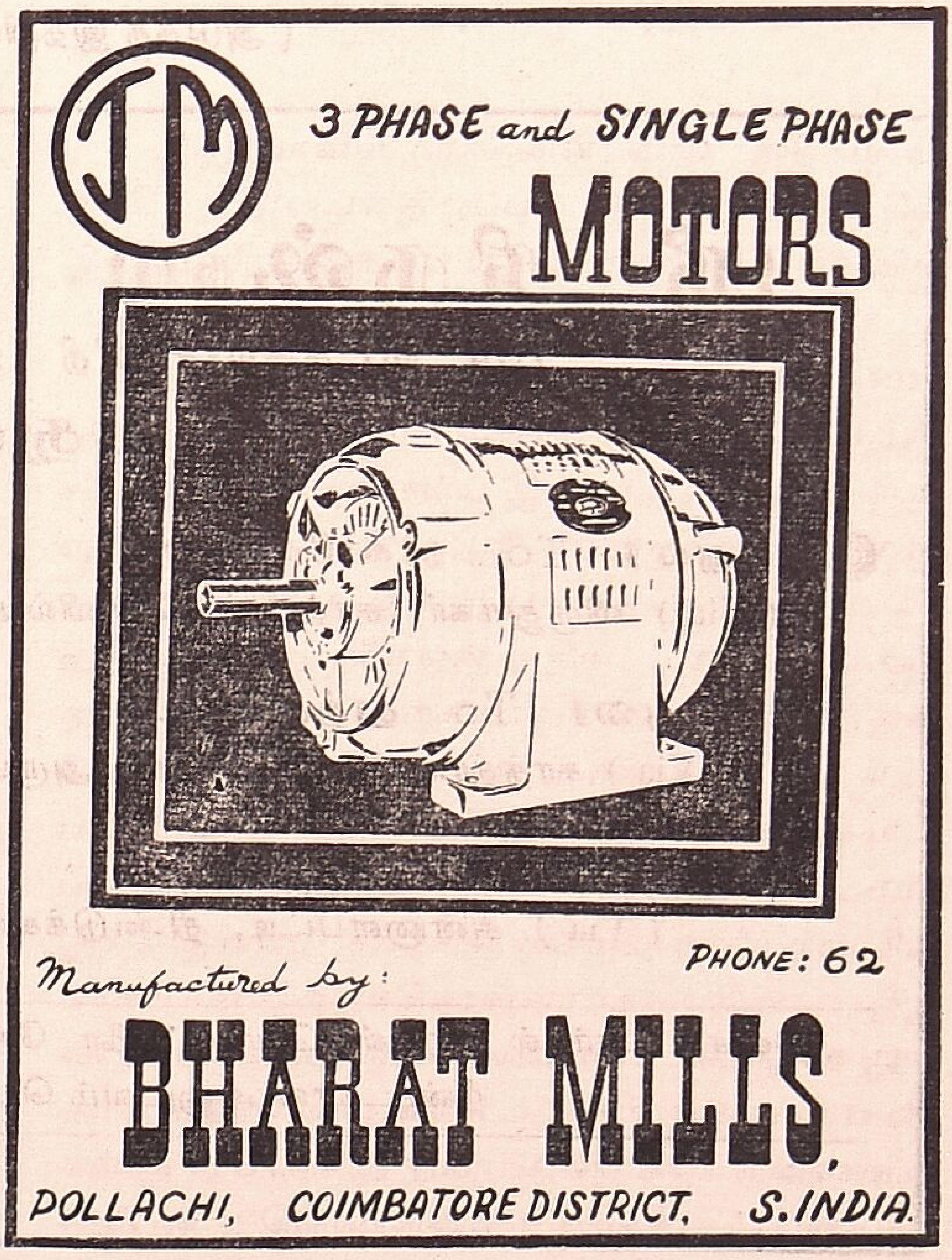
புதிய முயற்சிகள்

உலகெங்கிலும் பெட்ரோலியம் இயக்கத்திறனுக்கான பிரதானமானதொரு ஆதாரமாக இடம் பெற்று வந்துள்ளது குறித்து ஏற்கெனவே எடுத்துக் கூறப்பட்டுள்ளது. இந்தியாவும் இந்த இயக்கத்தில் பங்கு கொண்டு வருகிறது. இந்நாட்டில் 1971–ம் ஆண்டு வாக்கில் வருஷத்துக்கு 3 கோடி டன்னளவுக்கு கச்சா எண்ணெய் தேவைப்படுமென்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இதற்கெதிராக கனி எண்ணெய் இயற்கை எரிவாயுக்கள் கமிஷன் இந்திய எண்ணெய்த் தொழில் நிறுவனம் ஆகிய இரண்டு ஆண்டு உற்பத்தி அளவும், அவற்றின் தற்போதைய உற்பத்தி மதிப்பீடுகளின் அடிப்படையில் --1.5 கோடி டன்னுக்கும் குறைவாகவேதான் இருக்கும்.

அதாவது வேறு விதமாககூறின் உள்நாட்டிலிருந்து கிடைக்கும் கச்சா எண்ணெய் சப்ளை இந்தியாவின் தேவைகளில் பாதியளவுக்குத்தான் பூர்த்திசெய்யப் போதுமானதாக இருக்கும். ஆகையினல்தான் எண்ணெய் ஆதாரங்கள் கண்டுபிடிப்பு, உற்பத்தி ஆகியவற்றுக்காக வெளிநாடுகள் செல்வது பற்றி நாம் இப்பொழுது ஆராய்ந்து கொண்டிருக்கிறோம், இத்தாலியையும், அமெரிக்காவையும் சேர்ந்த பிரபல சர்வதேச எண்ணெய்த் தொழில் நிறுவனங்களுடன் கூட்டாக, ஈரான் தேசத்தின் கடற்கரைப் பகுதிகளில் எண்ணெய் ஆதாரங்கள் கண்டு பிடிக்கும் நடவடிக்கைகளில் ஈடுபட சலுகைகள் கோரி விண்ணப்பித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். குவெய்ட்டுடனும் இது விஷயமாகப் பேச்சுவார்த்தைகள் நடந்துகொண்டிருக்கின்றன. இவ்வாண்டு இறுதிக்கு முன்பாக இத்துறையில் குறிப்பிடத்தக்க அபிவிருத்திகள் காணப் படலாம் என்றும் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆய்வு நடவடிக்கைகள் துரிதப் படுத்தப்படுகின்றன

இதே சமயத்தில் இந்தியாவில் ஆய்வு நடவடிக்கைகளும் துரிதப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன கனி எண்ணெய் இயற்கை எரிவாயுக்கள் கமி



ஷன் சீரமைக்கப்பட்டு வருகிறது. அது இனி கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களின் ஆய்வு நடவடிக்கைகளிலும், எண்ணெய் உற்பத்தியிலும் மட்டிலுமே கவனம் செலுத்திவரும். இத்துறை சம்பந்தப்பட்ட இதர நடவடிக்கைகளை அது இதர சோதர ஸ்தாபனங்களிடமே விட்டு விடும். கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களின் கண்டு பிடிப்பு நடவடிக்கைகளைத் துரிதப்படுத்துவதற்காக முழுநேர சேவைக்கான தலைமை அதிகாரி ஒருவரும் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். இத்துறையில் பணி புரிந்துவரும் தொழிலாளர் சிப்பந்திகளுக்கு மேலும் அளவிலாத அதிகாரங்கள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. குஜராத்திலும் மற்றும் அஸ்ஸாமிலும் ஏற்கனவே பலன் கிட்ட ஆரம்பித்துவிட்டது. இப்பொழுது அத்திட்டங்களை இந்தியாவின் கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதிக்கு மேல் மற்றும் கீழ் கங்கைச் சமவெளிப் பகுதிக்கும் இமாலயத்தின் அடிவாரங்களுக்கும் ராஜஸ்தானின் பாலைவனங்களுக்கும், கச், காம்பே முதலியவற்றின் கடற்கரை பகுதிகளுக்கும் விஸ்தரிப்பதென்று தீர்மானிக்கப்பட்டுள்ளது துரிதமான நடவடிக்கைகளின் மூலம் எண்ணெய் வளம் இருப்பது பற்றி உறுதிப்படுத்தப்படும் வரையில், குறிப்பிட்ட ஸ்தலத்தில் எண்ணெய் ஆதாரங்கள் உள்ளனவா இல்லையா என்பது குறித்து நிச்சயமாக கூறமுடியாது. ஆனால் இப்பகுதியின் சிலவற்றின் நிலை அமைப்புகள் நம்பிக்கையூட்டுவனவாக உள்ளன. நாட்டில் மொத்தம் 409 கோடி டன் அளவுக்கு கனி எண்ணெய் ஆதாரங்கள் இருப்பது பற்றி நம்முடைய மதிப்பீடுகள் சரியானவை என்பதை அவை உறுதிப்படுத்தும் என்றும் நம்பப்படுகிறது.

எண்ணெய் சுத்திகரிப்புச் சக்தி

இந்தியாவிலும். மற்றும் வெளியிடங்களிலும் கச்சா கனி எண்ணெய் ஆதாரங்களைக் கண்டுபிடித்து எண்ணெய் உற்பத்தி செய்வதே நம்முடையபிரதான முயற்சிகளுள் ஒன்றாக இருந்தபோதிலும், எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்புச் சக்தியை விஸ்தரிக்கவேண்டியதன் முக்கியத்வத்தையும் நாம் மறந்து விடக்கூடாது.

(அடுத்த இதழில் முடியும்)

ஸ்ரீ கிருஷ்ணா லாரி சர்வீஸ்,

104, வடக்குமாசி வீதி :: 102, பேலஸ் ரோடு,

மதுரை.

மதுரை To நாகர்கோவில்
(Via) விருதுநகர், சாத்தூர், கோவில்பட்டி, திருநெல்வேலி, வள்ளியூர், நாகர்கோவில்

மதுரை To தூத்துக்குடி
(Via) சாத்தூர், கோவில்பட்டி, அருப்புக்கோட்டை வழியாக

மதுரை To பழனி
(Via) சின்னாளபட்டி, திண்டுக்கல், ஒட்டன்சத்திரம், சத்திரப்பட்டி, பழனி.

தினசரி பார்சல் சர்வீஸ், பொருட்களை சேதமின்றி பாதுகாப்புடன் எடுத்துச்செல்ல
நீண்டகால அனுபவம் பெற்ற எங்களையே நாடுங்கள்.

மலிவுகார் மந்திரி பதில் குறித்து லோக்சபையில் அதிருப்தி

(கார் தயாரிப்பிலுள்ள சிக்கல்களையும், அந்நிய செலவாணி பற்றுக் குறையையும், மொத்த விலையில் பெரும் பகுதியை வரியாக அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்வதையும் புள்ளி விவரங்களுடன் பிரபல கார் தயாரிப்பு நிறுவனமொன்று அண்மையில் வெளியிட்டிருந்தது லோக் சபையில் இவ்வளவு அமளிப்படுத்தும் அங்கத்தினர்கள் அதன் உள் விவகாரங்களைப் பற்றி மூச்சு விடாமல் தயாரிப்பாளர்கள் மீது பாய்வது ஆச்சரியமாக இருக்கிறது இல்லையா?)

—ஆசிரியர்

நாட்டில் உள்ள கார் தயாரிப்பு தொழிற்சாலைகள் மூன்றையும் (தனியார் ஸ்தாபனங்கள்) சர்க்கார் தேசீயமாக்கிவிட வேண்டும் என்று லோக் சபையில் சகல கட்சியினரும்—காங்கிரஸ், சுதந்திர கட்சி மெம்பர்கள் உள்பட லோக் சபையில் வலியுறுத்தினர்.

மூன்று தயாரிப்பாளர்களும் தங்களது சக்தியை ஒன்று படுத்தி இன்னும் குறைந்த விலையில் கார் தயாரிக்கலாம் என்ற சர்க்கார் யோசனைக்கு தயாரிப்பாளர்கள் ஆதரவு காட்டுவதில்லை என்று தொழில் துறையைச் சேர்ந்த மந்திரி ஸ்ரீ டி. என். சிங் கூறியதைத் தொடர்ந்தே மெம்பர்கள் இவ்வாறு கோரினர்.

மந்திரியானதிலிருந்து முதன் முறையாக இன்றுதான் ஸ்ரீ டி. என். சிங் லோக் சபையில் கேள்விகளுக்குப் பதிலளித்தார்.

கார் தயாரிப்பாளர்களை தாக்கிப் பேசிய மெம்பர்களில் காங்கிரஸ் மெம்பர் ஸ்ரீ ஜோஷிம் ஆல்வா? கார் தயாரிப்பாளர்கள் சர்க்காரை "மிரட்டிப் பணிய வைக்க" முயல்வதாக குற்றஞ் சாட்டினர்.

எப்போதுமே மிருதுவாக பேசும் வழக்கம் உள்ள சுதந்திரா மெம்பர் ஸ்ரீ கி. கே. தேவ், மேற்கு வங்கத்தில் உற்பத்தியாகிற கார் "பாடாவதி" யாக இருக்கிறது என்று ஆத்திரமாகக் கூறினர். இப்படி வருணித்தால் கார் நல்ல தரமுள்ளதாகி விடுமா என்று கேள்வி போட்டார் சபாநாயகர்! அப்படியாவது காரின் தரம் உயர்ந்தால் சரி என்றுர் சுதந்திர கட்சி மெம்பர்!

சிறு கார் திட்டம்

மலிவு விலையில் சிறு கார் தயாரிக்கும் திட்டம் என்னவாயிற்று என்று டாக்டர் எல். எஸ் சிங் (சுயே) கேட்டார் கார் தயாரிப்பாளர்களைப் பற்றிய அறிக்கை (கூட்டு முயற்சிக்கு முன் வரவில்லை என்ற அறிக்கை) யுடன் சம்பந்தப்பட்ட விஷயம் இது என்றுர் மந்திரி சிங். அறிக்கை வருவது சிறு கார் திட்டத்தைப் பொருத்த விஷயம் என்று முந்திய மந்திரி (ஸ்ரீ சி. சுப்ரமணியம்) கூறியிருப்பதை சுட்டிக் காட்டினர் டாக்டர் சிங்வி.

இந்தியாவில் கார்களின் விலை அதிகமாயிருக்கிறது என்பதை ஒப்புக் கொண்ட ஸ்ரீ சிங் இந்தப் பிரசனையைப் பற்றி சர்க்கார் "கவனிப்பார்கள்" என்று உறுதி கூறினர்.

நாட்டில் கார் தயாரிப்பதற்குள்ள வசதியை ஒன்று திரட்டி கார் விலையை குறைப்பது பற்றி சர்க்கார் முடிவு செய்ய இன்னும் எத்தனை வருஷங்களாகும் என்று ஸ்ரீ சிங்வி கேட்டார் கார் விலையை குறைப்பதற்கு தற்போதுள்ள உற்பத்தி வசதிகளை ஒன்று திரட்டி உற்பத்தியை நடத்துவது ஒரு வகை காரை மட்டும் எடுத்துக் கொண்டு அதையே ஏராளமாகத் தயாரிப்பதன் மூலம் கார் விலை குறையச் செய்தல் மற்றெரு வழி என்றும், மந்திரி சிங் குறிப்பிட்டார். இந்த இரண்டு யோசனைகளையும் கார் தயாரிப்பாளர்கள் ஏற்றுக்கொள்ளாமல், புதிதாக ஒரு வகை கார் தயாரிக்க வேண்டும் என்று கூறுவதாக மந்திரி சொன்னர். மூன்று கம்பெனிகள் தற்போது தயாரிக்கிற கார் வகைகளில் ஒன்றை பெருமளவில் உற்பத்தி செய்வதற்கு

துணை செய்ய மற்றிரு கம்பெனிகள் இணங்க வில்லை. ஆகவே மூவரும் தயாரிக்காத புது வகை கார் தயாரித்தால் ஒத்துழைப்பதாகக் கூறு கிறார்கள்.

"பயம்"

"கார் தயாரிப்பாளர்களின் மிரட்டலுக்கு எத்தனை காலம் சர்க்கார் பயந்து கொண்டிருக்க போகிறார்கள்" என்று ஸ்ரீ ஆல்வா (காங்.) கோபமாக கேட்டார்.

பெங்களூரில் ஹிந்துஸ்தான் தொழிற்சாலை ஆகாய விமானங்களை தயாரிப்பதால் அங்கு கார்களையும் தயாரிக்க முடியும் என்றும், மலிவு விலையில்—ரூ. 5000 த்திற்குக்கூட—கார் தயாரிப் பது அந்தத் தொழிற்சாலையால் இயலக்கூடும் என்று கூறினர்.

கார் தயாரிப்பாளர்களை கண்டு சர்க்கார் பயப்படவில்லை என்று ஸ்ரீ சிங் பதிலளித்தார். அவர் கூறிய வார்த்தையைக் கேட்டு "இல்லை நீங்கள் பயப்படுகிறீர்கள்" என்று கேலிக் கூச்சல் மெம்பர்களிடமிருந்து கிளம்பியது

மூன்று தனியார் கார் ஸ்தாபனங்களையும் சர்க்கார் எடுத்துக் கொள்ள முடியாதா என்று ஸ்ரீ ஹோமி டாஜி (கம்) கேட்டதை பெரும் உற்சாக ஆரவாரத்துடன் சபையினர் வர வேற்றனர்.

'உறுதிமொழி'

மலிவு கார் தயாரிக்கப் போவதாக ஒவ் வொரு மந்திரியாக உறுதிமொழிகளைத் தான் வீசி விட்டு போயிருக்கிறார்கள் என்றும், சர்க்கார் ஏன் இப்படி மெத்தனமாக இருக்க வேண்டும் என்றும் ஸ்ரீ பகவத்ஜா ஆஜாத் (காங்) கேட்டார்.

அப்படி உறுதி மொழி எதுவும் கூறப்பட்ட தில்லை என்று மந்திரி ஸ்ரீ சிங் கூறியதற்கு. "நீங்கள் திட்டக் கமிஷனில் அல்லவா உட் கார்ந்து கொண்டிருந்தீர்கள்" என்று பதில் கொடுத்தார் ஸ்ரீ ஆஜாத்.

அமைச்சரின் சந்தேகம்

கார் தயாரிப்பு தொழிற்சாலைகளை தேசிய மாக்க வேண்டும் என்று லோக சபையில் காங் கிரஸ் மெம்பர்களும் எதிர்த்தரப்பினரும் வற்பு றுத்தி சரமாரியாக கேள்விகளைத் தொடுத்து சிறிது அமைதியடைந்த பின், தொழில் சபை மந்திரி ஸ்ரீ தாஸப்பா பதறாமல் எழுந்து 'நான் பதில் சொல்ல வேண்டிய கேள்வி எது?" என்று நிதனமாகக் கேட்டார்! அவ்வளவு தான். மறுபடியும் காங்கிரஸ் மெம்பர்களும் எதிர்த்தரப்பினரும் குரலை உயர்த்தி விட் டார்கள் இப்படி கேள்வி கேட்கும் அளவிற்கு ஸ்ரீ தாஸப்பா, மெத்தன்மாயிருக்கலாமா என்று கோபித்துக் கொண்டார்கள்.

அவ்வாறே சபாநாயகரும் மந்திரியைக் கண்டித்தார். அவசரமாக மன்னிப்புக் கேட்ட ஸ்ரீ தாஸப்பா உபகேள்விகள் மழை போல் பொழிந்தபடியால் எந்தக் கேள்விக்கு பதில் தாம் கூற வேண்டும் என்பதை தெரிந்து கொள்ள விரும்பியதாக சாமதானம் கூறினர்.

மோட்டார் ஓட்டி பந்தயக் கார் நிர்மாணிக்கிறார்

மணிக்கு 200 மைல்கள் வேகத்தில் ஓடக் கூடிய மோட்டார் கார் ஒன்றை அமைப்பதில் மோட்டார் கார் பந்தய ஓட்டி திரு. புரூஸ் மக் ரோல் ஈடுபட்டிருக்கிறார். நீண்ட வாட்ட முடைய எஞ்சினுள்ள இந்தக் கார் அதிகக் கனமில்லாதது. காருடைய நீளம் சுமார் 14 அடிகள், உயரம் இரண்டரை அடிகள் மக்னீஷியம் தகடு, அலுமினியம், கண்ணாடி நார் இவற்றால் காருடைய சட்டத்தைத்தயா ரித்திருக்கிறார்.

வர்த்தக வளர்ச்சிக்கு டிரைவர் இதழில் விளம்பரம் செய்யுங்கள்

சம்மேளனத்தின் 8-வது கமிட்டி கூட்ட நடவடிக்கைகள்

நமது சம்மேளனத்தின் 8-வது கமிட்டி கூட்டம் உபதலைவர் S. **சின்னசாமி** அவர்கள் தலைமையில் 31—8—64 கோயமுத்தூரில் காலை 10 மணிக்கு கூடியது. வந்திருந்த பிரதிநிதிகளை கோவை ஜில்லா லாரி உரிமையாளர்கள் சங்கத்தின் காரியதரிசி R. கிருஷ்ணன் வரவேற்று இந்த வாய்ப்பினைத் தந்த சம்மேளனத்திற்கு நன்றி உரை கூறினர்.

பொதுக் காரியதரிசி S. C. V. **கோபால்** அவர்கள் இந்த கமிட்டி கூட்டம் கூட்டுவதற்கு காரணங்கள் முக்கியம் என்றும் ஒன்று மாநாடு சேலத்தில் நடத்துவது, இரண்டாவது இண்டர்ஸ்டேட் ஓடும் லாரிகளின் நிலையும், அதற்காக நாம் அரசாங்கத்திற்கு சொல்ல வேண்டிய விஷயமும்.

மாநாட்டை பொருத்தமட்டில் சேலம் ஜில்லா சங்கத்தை சேர்ந்தவர்கள் முயற்சி எடுத்து வேண்டிய பணத்தை சேகரித்து வைத்திருக்கிறர்கள். நடத்தி தருவதற்கும் தயாராக இருக்கிறர்கள். கடந்த ஒரு வருடமாக நமது ராஜ்யத்தின் போக்குவரத்து மந்திரி அவர்களின் வசதியை முன்னிட்டு தள்ளிக்கொண்டே வந்திருக்கிறது அவர் இல்லாமல் மாநாட்டை நடத்துவது அவ்வளவு உசிதமாக இருக்காது செப்டம்பர் மாதம் அவர் தேதியை தருவார் என்று எதிர்பார்க்கிறோம். தேதி நிர்ணயித்த உடன் மாநாட்டை உங்கள் எல்லோருடைய ஆதரவு சம்மேளனத்திற்கு இருந்தால் வெற்றிகரமாக நடத்தலாமென்று நம்பிக்கை எனக்கு உண்டு.

அடுத்து இப்பொழுது இண்டர்ஸ்டேட் ஓடும் லாரிகள் கடந்த ஒரு வருஷமாக தொல்லைகளுக்கு, ஆளாக்கப்பட்டிருக்கிறது. உதாரணமாக சமீபத்தில் ஆந்திரா அரசாங்கம் எடுத்த நடவடிக்கையை பார்த்தாலே நன்கு தெரியும் சென்னை அரசாங்கத்தின் பஸ்களை நிறுத்தினர்கள் என்றல் தனிப்பட்ட லாரிகாரர்களை எவ்வளவு கொடுமைப்படுத்துவார்கள் என்று யோசித்து பார்க்கவும்.

நம்மை பொருத்தமட்டில் லாபம் கிடைத்தால் அரசாங்கம் எவ்வளவு வரி போட்டாலும் கட்டுவதற்கு தயாராக இருக்கிறோம். வரி போடுகின்ற அரசாங்கம் தொழிலை நல்ல முறையில் நடத்துகிறமாதிரி வசதிகள் செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறோம்.

நமது இந்திய அரசாங்கம் ஐந்தாண்டு திட்டங்கள் நிறைவேறுவதற்கு போக்குவரத்து மிகவும் அவசியம் என்று நினைக்கிறர்கள் அதற்காக ஒருமுனை வரி (Single Point Tax) இந்தியா பூராவும் ஓடும் முறையில் லாரிகளுக்கு பர்மிட் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறர்கள். மேற்படி ஏற்பாட்டின் மூலம் மாத்திரம் போக்குவரத்து தொழில் செம்மைப்படாது என்று சொல்கிறோம். எப்படி விலைவாசி ஏருவதற்கு காரணம் மத்திய மனிதர்கள் (Middle Man) என்று அரசாங்கம் கருதுகிறர்களோ அதுபோல் லாரி தொழிலிலும் மத்தியில் அனுமத் சம்பாதிக்கிறவர்கள் குறையவேண்டும். அதற்கு ஏற்றற்போல் சட்டம் கொண்டுவராமல் போனுல் போக்குவரத்தும் துரிதமாக நடக்காது, வாடகையும் குறையாது.

உதாரணமாக சென்னை மாநிலம் ஆந்திர மாநிலத்தைவிட மிகப்பெரியது. ஆனுல் ஆந்திராவில் ஒரு லாரிக்கு கால் ஆண்டுக்கு ரூ. 635 (சர்சார்ஜ் உள்பட) வசூலிக்கிறர்கள். ஆனுல் சென்னை ராஜ்யத்தில் வரி காலாண்டுக்கு ரூ. 800-ம் சர்சார்ஜ்கள் 112—50—ம் ஆக 912-50 வசூலிக்கிறர்கள், இந்த கணக்கை

பார்த்தாலே சென்னையில் ஒரு மாதத்திற்கு ரூ 100 அதிகம் ஆந்திராவைவிட வசூலிப்பது தெரியும் இதனுல்தான் மற்ற மாகாணங்களில் உள்ள லாரி உரிமையாளர்கள்கூட ஆந்திராவில் போய் பிரைமரிபர்மிட் வாங்கி சென்னைக்கு என்டார்ஸ்மெண்ட் வாங்கிவிட்டார்கள். ஆந்திராவிற்கு சென்னை கொடுத்த கோட்டா மொத்தம் பூர்த்தியாகிவிட்டது. ஆனல் சென்னைக்கு கொடுத்த கோட்டாவில் 900 லாரிக்குகூட எண்டார்ஸ்மெண்ட் வாங்கவில்லை அது மாத்திரமில்லாமல் வரி ஆந்திராவில் குறைவாக இருப்பதால் ஆந்திராலாரியுடன் போட்டியிட்டு தமிழ்நாட்டு லாரிகள் தொழில் நடத்த முடியாமல் சுமார் 900 லாரிக்கு இண்டார்ஸ்மெண்ட் வாங்கி இருந்தாலும் 259 லாரிகளுக்கு மேல் ஆந்திராவிற்குள் போவதில்லை.

அடுத்து சென்னை நகரத்தின் போக்குவரத்து அதிகாரிகள் ஓவர்லோடு பர்மிட், இல்லாமல் வருவது இம்மாதிரி குற்றங்களுக்கு வண்டியையும் ரிக்கார்டுகளையும் கைப்பற்றி (Ceize) கோர்ட்டில் ஆஜர்படுத்தி அபராதம் கட்டிய பிறகுதான் லாரியை விடுவது வழக்கம். சிறு குற்றங்களுக்காக அப்ஸ்ட்ரக்ஷன் டைம் லிமிட் மீறுவது; லைட், பார்டீஷன்ராட், ஆட்டம் கொடுப்பது இம்மாதிரி சிறு குற்றங்களுக்குகூட ரிக்கார்டுகளை கைப்பற்றி கேஸ் முடிந்து அபராதம் கட்டிய பிறகுதான் ரிக்கார்டுகளை கொடுப்பது வழக்கம். மேல்படி நடவடிக்கை எந்த ராஜ்ய லாரிகளாயிருந்தாலும் ஒருமாதிரிதான் எடுக்கிறுர்கள் ஆனல் வெளி மாகாணத்து வண்டிக்காரர்கள் அவர்கள் மாகாணத்து போக்குவரத்து அதிகாரிகளிடம் தங்களைதான் அப்படி செய்கிறுர்கள் என்று பொய்யான தகவலை கொடுத்து விடுகிறுர்கள் அதை அந்த அதிகாரிகள் மனதில் வைததுக்கொண்டு தமிழ்நாட்டு வண்டி என்று தெரிந்த உடனே நிறுத்தி பல தொல்லைகள் கொடுக்கிறுர்கள்.

சென்னை ராஜ்ய லாரி ஆந்திராவில் இண்டார்ஸ்மெண்ட் வாங்கி இருக்கிறது. ஆனல் ஓட்டுகின்ற டிரைவர் ரூட்இல்லாத ரூட்டுக்கு வண்டியை ஓட்டிக்கொண்டு போய்விட்டால் மேல்படி வண்டியை ஆந்திரா போக்குவரத்து அதிகாரிகள் டாக்சேஷன் சட்டபடி வரியை கட்டிவிட்டு போக வேண்டும் என்று உத்திர விட்டு வரியை கட்டியபிறகுதான் லாரியை ரிலீஸ் செய்கிறுர்கள் இது சட்டப்படி முறை யில்லை. ரூட்இல்லாத ரூட் சென்ருல் MVTஆக்ட்படி நடவடிக்கை எடுத்து கோர்ட்டில்தான் அபராதம் விதிக்கவேண்டும். இதை கோர்ட் மூலம் ஜட்ஜ்மெண்ட் வாங்கியும் கூட இன்னமும் அப்படியே செய்துகொண்டு வருகிறுர்கள் இதை அந்த ராஜ்ய அதிகாரிகளுக்கு தெரியபடுத்தியும் கவனிக்கவில்லை.

இந்திய மோட்டார் மேக்கானிக்கின்

அபூர்வ கண்டுபிடிப்பு

கார்களில் என்ஜினுக்குள் தண்ணீர் புகுவதை எச்சரிக்கும் கருவியொன்றை இந்திய மெக்கானிக் ஒருவர் கண்டிபிடித்துள்ளார்.

6 அங்குலமே நீளமுள்ள இந்தக் கருவி ரூ. 20 ஆகும். இந்தியாவிலும் தென்னுப்பிரிக்காவிலும் பேடண்டு உரிமை பெறப்பட்டு உள்ளது. அமெரிக்காவிலும் கிடைத்துவிடும்

ரத்னகிரியைச் சேர்ந்து நூருதீன்கபாடி என்பவரே இந்த அபூர்வ கருவியைக் கண்டு பிடித்துள்ளார். இவர் சென்ற யுத்தத்தில் இந்திய கடற்படையில் ஒரு மோட்டார் ஓட்டியாக சேர்ந்தார். வெளிநாடுகள் பலவற்றிற்கும் சென்றுள்ளார்.

என்ஜினைக் குளிரவைப்பதற்காக அதைச் சுற்றி தண்ணீர் சென்றுவர ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கும். சில சமயங்களில் இந்த தண்ணீர் ஓட்டம் தடைப்பட்டுவிடும். அல்லது என்ஜினுக்குள்ளேயே புகுந்துவிடும். அப்போது என்ஜின் கெட்டுவிடும். கீறல் ஏற்பட்டுவிடும். இதை தவிர்க்கவே இந்தப்புதுக் கருவி கண்டு பிடிக்கப்பட்டுள்ளது. தண்ணீர் ஏற்பாட்டில் ஏதாவது குறை இருந்தால் உடனே அது டிரைவருக்கு முன்னுல் உள்ள டாஷ்போர்டிது காட்டிவிடும்.

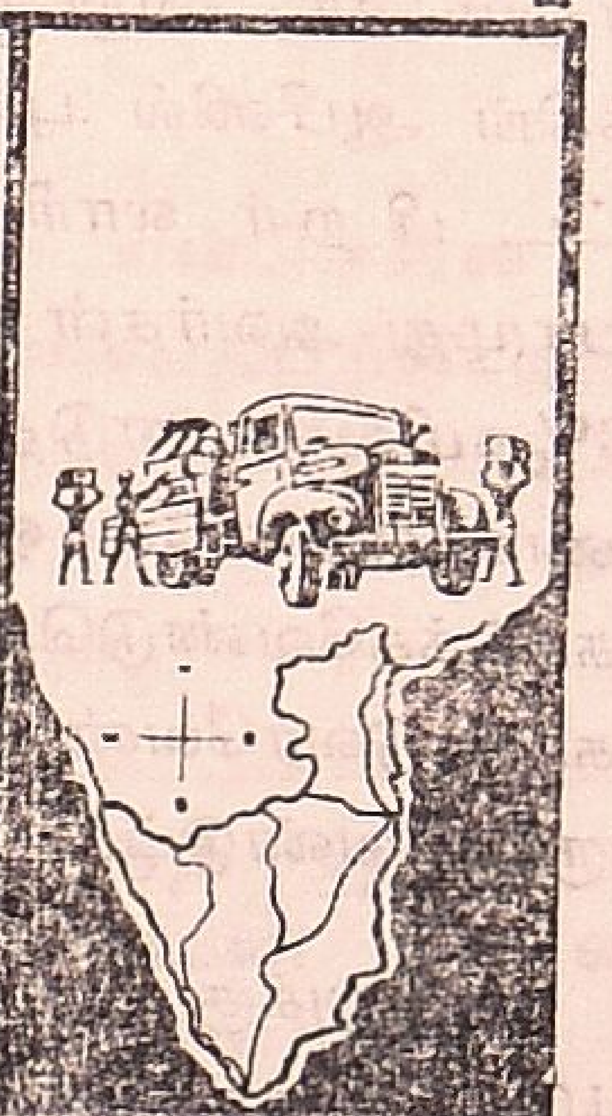
மைசூர் ராஜ்யத்தில் நமது ராஜ்ய லாரி என்றாலே நிறுத்திவைத்து ரிக்கார்ட்டை அத்தாட்சி கொடுக்காமல் எடுத்து கொண்டுபோய் விடுகிறார்கள் அடுத்துவரும் அதிகாரி ரிகார்டு இல்லை என்று கேஸ் போட்டு கோர்ட்டில் ஆஜர் படுத்தி அபராதம் கட்டிய பிறகுதான் விடுகிறார்கள். ஆதலால் ஒரு தினம் நிறுத்துவதினால் எவ்வளவு நஷ்டம் என்பதை உணரவில்லை: சிறு கேஸ்களாயிருந்தாலும் ஒருநாள் நிறுத்திவிடு விடுகிறார்கள் கேட்டால் சென்னையில் நடப்பதை சுட்டி காட்டுகிறார்கள்.

கேரளாவில் நமது லாரிகளை கண்டாலே நிறுத்தி தொந்தரவு செய்யாமல் அனுப்புவதில்லை. 1961லிருந்து பக்காபர்மிட் கொடுப்பதில்லை. ஒவ்வொரு மாதமாக போய் தற்காலிக பர்மிட்வாங்க வேண்டியிருக்கிறது. ஒவ்வொரு மாதமும் போகவர சிலவும் மீதி அனுமத் சிலவும் ஏற்படுகிறது நமது அரசாங்கமும் கேரளா அரசாங்கமும் இதை பார்க்க தவறுகிறார்கள்.

ஆதலால்தான் உடன்பாடு அடிப்படையில் மாகாண அரசாங்கத்திற்கும் மத்திய அரசாங்கத்திற்கும் நாம் யோசனையை சொல்ல நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம்.

ஆதலால் இண்டர் ஸ்டேட் ஓடும் லாரிகளுக்கு கீழ்கண்ட முறையில் வரி விதிப்பு இருந்தால் அரசாங்கத்திற்கும் வருமானம் வரும். நமக்கும் போட்டி குறையும், அதாவது இந்திய நாட்டை சேர்ந்த எல்லா மாகாணங்களிலும் ஒரே மாதிரியாக வரி விதிப்பு இருக்கவேண்டும் பாரம் ஏற்றும் முறையிலும் ஒரு மாதிரியாக இருக்கவேண்டும். இண்டர்ஸ்டேட் பரிசோதிக்கும் அதிகாரிகளுக்கும் மத்திய அரசாங்கத்தின் கீழ் இருக்கவேண்டும். அப்பொழுதுதான் மாகாணப் பித்துடன் நடத்தும் தொந்தரவு குறையும்.

வரி விதிப்பு முறை ; ஒரு மாகாணத்திற்குள் ஓடும் லாரி ஒன்றுக்கு ரூ. 100 என்று வைத்துக்கொண்டால் இரண்டு மாகாணத்திற்

ராஜீஸ் ஆட்டோமோபைல் ஒர்க்ஷாப்
53.A., கூட்ஸ்செட்தெரு, பொள்ளாச்சி.
லாரி, கார், பஸ் மற்றும் எல்லாவகையான ஆயில் என்ஜின்களையும் சிறந்தமுறையில் பழுது பார்க்கப்படும்
உரிமையாளர்: R.நடராஜ்
போன் நெ. 142
தென்னகத்திலுள்ள எல்லா ஊர்களுக்கும் இரவு பகல் எந்த வேளையிலும் குறைந்த வாடகைக்கு லாரிகள் விடப்படும்

ராஜீஸ் லாரி டிரான்ஸ் போர்ட்
மார்க்கெட் ரோடு, பொள்ளாச்சி.

கள் ஓடும் லாரி ஒன்றுக்கு ரூ. 150-ம் மூன்று மாகாணத்திற்குள் ஓடும் லாரி ஒன்றுக்கு 200ம் அகில இந்திய பர்மிட் வேண்டும் என்ற லாரி ஒன்றுக்கு ரூ. 250 ஆக அமைத்தால் நல்லது அதன் அடிப்படையில் டேக்ஷேஷன் முறையும் சட்டமும் வேண்டும் என்று அரசாங்கத்தை கேட்கலாம் மேல்படி முறையில் சிபார்சு செய்யும்படி உங்களை கேட்டுக் கொள்ளுகிறேன்.

இண்டர் ஸ்டேட் தொழில் நடத்துபவர்களை 4 பிரிவுகளாக பிரிக்கலாம்.

(1) புக்கிங் ஆபீஸ் வைத்து சொந்த லாரிகள் மூலம் சரக்குகளை அனுப்புகிறவர்கள்.

(2) புக்கிங் ஆபீஸ் வைத்து சொந்த லாரிகள் கொஞ்சமும் தனிப்பட்டவர்கள் லாரிகளையும் உபயோகித்து சரக்கை அனுப்பி வைப்பவர்கள்.

(3) புக்கிங் ஆபீஸ் மாத்திரம் வைத்து பிறர் லாரிகளின் மூலம் சரக்குகளை அனுப்பி வைப்பவர்கள்.

(4) புக்கிங் ஆபீசோ, அல்லது சொந்த லாரியோ இல்லாமல் (ரோட்புரோக்கர்) சரக்கு அனுப்பிவைப்பவர்கள்.

இனிமேல் சட்டத்தின் மூலம் 4-வது பிரிவைச் சேர்ந்த ரோட் புரோக்கர் இல்லாமல் செய்யவேண்டும்

1–வது பிரிவைச்சேர்ந்த சொந்த லாரிகள் மூலம் போக்குவரத்து செய்கிறவர்கள் தவிர மற்ற 2–வது 3–வது சேர்ந்தவர்களாயிருந்தாலும் சரி, வேறு யாராயிருந்தாலும் தங்கள் புக்கிங் ஆபீஸில் புக் செய்த சரக்குகளை தனிப்பட்ட பிறர் லாரியில் அனுப்பி வைக்கின்ற பொழுது அவர்கள் சார்ஜ் செய்த தொகைக்கு 10%கமிஷன் எடுத்துக் கொண்டு மீதியை உண்மையிலேயே ஏற்றி செல்லும் லாரிக்கு கொடுக்கவேண்டுமென்று சட்டம் அரசாங்கம் கொண்டுவரவேண்டும் அந்த தொகை ரசீதில் இருக்கவேண்டும்.

மைலுக்கு சுமார் ரூ. 3 முதல் ரூ. 5-50வரை புக்செய்த சரக்குக்கு சார்ஜ் செய்கிறார்கள். ஆனால் அதை ஏற்றி செல்லும் தனிப்பட்ட லாரிகளுக்கு வாடகை மைலுக்கு 0—8—0 முதல் 1—0—0-க்கு மேல் கொடுப்பதில்லை. இந்த அநீதி மாற்றப்படவேண்டும்.

மேல் கண்ட முறையில் வரி விதிப்பும், புக்கிங் செய்கின்ற சரக்குகளை தனிப்பட்ட லாரி மூலம் அனுப்புகிற பொழுது கமிஷன் தவிர கொள்ளை லாபத்தை தடுப்பதின் மூலமும், லாரி புரோக்கர்களுக்கு லைசன்சு கொண்டு வருவதன் மூலமும் பரிசோதிக்கும் அதிகாரிகள் மாகாணப்பித்துடன் தொந்தரவு இவைகள் குறைந்தால்தான் மத்திய அரசாங்கமும்' மாகாண அரசாங்கமும் நினைக்கின்ற மாதிரி போக்குவரத்து துரிதப்படும் அதைவிட்டு ஒரு முறை வரி மூலம் செய்து விடலாம் என்று நினைத்தால் யதார்த்தத்தில் முடியாத காரியம். ஆதலால் மத்திய அரசாங்கத்தையும். மாகாண அரசாங்கத்தையும், மேல்படி முறையில் சட்டம் கொண்டு வரும்படி வற்புறுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இங்கு பல ஜில்லாக்களில் பல ஆண்டுகளாக இன்டர் ஸ்டேட் தொழில் நடத்துகிறவர் வந்திருக்கிறார்கள். உங்கள் யோசனையையும் சொன்னால் பிறகு அரசாங்கத்துக்கு தீர்மானம் மூலம் அனுப்பி வைக்கலாம் மாநாட்டின் மூலமும் வற்புறுத்தலாமென்று ஆசைப்படுகிறேன்.

சேலம் தலைவர் **நாகமாணிக்கம்** அவர்கள் ஸ்டேட் பர்மிட் கொடுத்ததால் வாடகை குறைந்து விட்டது மேலும், இன்டர் ஸ்டேட்டிலும் அப்படி தாராளமாக பர்மிட் கொடுக்கும்படி நேரிட்டால் நமது லாரி தொழில் போட்டியில் நசிந்து விடும் என்றார்.

பொள்ளாச்சி தலைவர்: கிருஷ்ணசாமி அவர்கள் நாம் ஒன்றுபட்டு இயங்கவேண்டும் என்றும் புரோக்கர்கள் தொந்தரவை குறைப்பதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்றும் சங்க சட்டதிட்டபடி அதன் நிர்வாகஸ்தர்கள் செயல்படவேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொண்டார்.

அடுத்த இதழில் முடியும்

நாலு விஷயங்கள் !

மெக்கானிகல் அண்டு ஆடோமோபைல் இஞ்ஜினீயரிங் ஒர்க்ஸ் திறப்பு விழா

மெக்கானிக்கல் & ஆட்டோமாபாயில் இஞ்ஜினீயரிங் ஒர்க்ஸ் திறப்பு விழாவை பொள்ளாச்சி கோவை ரோட்டில் 10–9–64 ல் காலை உயர் திரு நா. மகாலிங்கம் விளக்கேற்றி ஆரம்பித்து வைத்தார். ஆரம்பத்தில் திரு M. வெங்கடாசலம் பிள்ளை அனைவரையும் வரவேற்றுப் பேசினர். உயர் திரு நா. மகாலிங்கம் மேற்படி தொழிற்சாலையை ஆரம்பித்துவைத்து பேசுகையில் தொழிற்சாலைகள் நல்ல திறமையுடன் நடந்துவர தொழிலாளர்கள் ஒன்றுபட்டு மக்களுக்கு சேவை மனப்பான்மையுடன் வேலை செய்து வரவேண்டும் என்றும் தொழில் ஸ்தாபனங்கள் இதுபோல பல நிறுவுவதை தாம் வரவேற்பதாகவும் தமக்களித்த வரவேற்புக்கு நன்றி தெரிவித்தும் பேசினர். மேற்படி தொழிற்சாலை உரிமையாளர் திரு பி.கே. சின்னசாமி நன்றி கூறுகையில் தான் ஜெர்மனி சென்று தொழில் கல்வி பயின்று வந்ததின் நோக்கத்தையும் மேல்நாடுகளில் தொழில் கல்வி எவ்வாறு பரவி தொழில் அபிவிருத்தியடைந்து வருகிறது என்பதையும் விளக்கிப்பேசி தமக்குஎல்லோருடைய ஆதரவும் தந்து ஊக்குவிக்குமாறு கேட்டுக்கொண்டார்.

கார்களை கடலில் எறிகிறர்கள் !

பழைய கார்களை என்ன செய்வதென்று தவிக்கும் ஸ்வீடன் நாட்டவருக்கு ஒரு வழி பிறந்திருக்கிறது. சுமார் ரூ. 133 கட்டணம் செலுத்தினல் பழைய கார்கள் பால்டிக் கடலில் தூக்கி எறிந்து கழித்துக் கட்டப்படும்.

கார்களை கடலில் எறியும் பணியில் ஈடுபட அங்குள்ள கப்பல் நிறுவனம் ஒன்றுக்கு ஸ்வீடன் அரசாங்கம் அனுமதி கொடுத்துள்ளது.

கடல் 1200 அடி ஆழம் உள்ளதாக இருக்கும். வெளிஸ்டாக்கோம் தீவுக் கூட்டத்திற்கு அருகில் உள்ள முனை ஒன்றிலிருந்து 24 கார்கள் வீதம் ஒரே நேரத்தில் கடலில எறியப்படும்.

போக்குவரத்து துறை அதிகாரிகள் சங்கம்

திரு ஆர். வெங்கட்ராமன் துவக்கிவைத்தார்

போக்குவரத்துத் துறையில் உள்ள மாவட்ட அதிகாரிகள் எந்த நிர்வாக விஷயத்திலும் தாமதம் இல்லாது பார்த்துக்கொள்ள வேண்டும். நேர்மையாக நடக்கும்வரை அவர்கள் தங்களது செயலில் சில தவறுகள் நடந்தாலும் கூட பயப்படத் தேவையில்லை, "தவறுகள் நேருவது சாதாரணம்" என்று மாநில மந்திரி திரு. ஆர். வெங்கட்ராமன் போக்குவரத்துத் துறை அதிகாரிகளைக் கேட்டுக்கொண்டார்.

போக்கு வரத்துத்துறை கெஜட் பதிவு அதிகாரிகள் சங்கத்தை சமீபத்தில் அமைச்சர் திரு. வெங்கட்ராமன் துவக்கி வைத்தார் மாவட்டங்களிலுள்ள போக்கு வரத்து அதிகாரிகளுக்கிடையே ஒரு சங்கம் நிறுவுவது மிகவும் அவசியம் என்றும் பல்வேறு நிர்வாகப் பிரச்னைகளை இவர்கள் தங்களுக்குள் கலந்து பேச வாய்ப்பு ஏற்படும் என்றும் குறிப்பிட்டார்.

நிர்வாகத் துறையில் என்னென்ன அபிவிருத்திகள் செய்யலாம் என்பதுபற்றி ஆலோசனை கூறவும், தங்களுக்கு ஏற்படும் பல்வேறு பிரச்னைகளைப் பரிசீலனை செய்து தீர்வு காணவும் இது அவசியம் என்ருர்.

'டிரைவர்' அடுத்த இதழ்
பல சிறப்புப் பகுதிகளுடன் தீபாவளி மலராக வெளிவருகிறது.

---

90 விநாடிக்கு ஒரு ரஸ்தா விபத்து !

பிரிட்டனைப் பற்றி சில புள்ளி விவரங்கள்

போன ஆண்டில் பிரிட்டனில் 76 நிமிடத்துக்கு ஒருமுறை ஒருவர் ரோடு விபத்தில் சிக்கி இறந்தார். ரோடு விபத்துச் சாவு விகிதம் இந்த அளவில் இருந்தது. பொதுவாகப் பார்க்கும்போது 90 விநாடிக்கு ஒரு முறையாவது ஒருவர் ரோடு விபத்தில் அடிபட்டார்.

விபத்துத் தடுப்புக்கான ராயல் சொசைட்டி வெளியிட்டுள்ள சிறு பிரசுரத்தில் இத் தகவல் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது.

போன ஆண்டில் ரோடு விபத்துக்களில் சிக்கி இறந்தவர் தொகை 6922; விபத்துக்களில் சிக்கி அடிபட்டோர் தொகை 3,56,000

இவற்றைச் சேர்த்தால் இந்த நூற்றுண்டில் பிரிட்டனின் ரோடு விபத்துக்களில் சிக்கியோரின் தொகை 1 கோடியாக உயர்கிறது. இதில் இறந்தவர் தொகை 2,85,000 ஆகும்.

போன ஆண்டில் பிரிட்டனில் ரோடுகளில் மேலும் 8,30,9000 வாகனங்கள் இடம் பெற்று மொத்த வாகனங்களின் எண்ணிக்கை 1 கோடியே 13 லட்சத்து 40 ஆயிரமாக உயர்ந்தது. வேறு விதமாக சொல்வதானுல் ரோடில் 31 கெஜத்துக்கு ஒரு வாகனம் வீதம் இருந்தன.

புகை வராத கார் எஞ்சின்

புகை வராத கார் என்ஜின்கள் தயாராகிக் கொண்டுள்ளன.

காரிலிருந்து வெளிப்படும் புகையினுல் காற்றுக் கெட்டு பொது சுகாதாரத்துக்குத் தீங்கு விளைவதால், உலகின் எல்லாப்பகுதிகளிலுள்ள கார்த் தயாரிப்பாளர்களுக்கும் அது பிரச்னையாக இருக்கிறது.

மேற்கத்திய நாடுகளை விடக் கார்த் தயாரிப்புக் குறைவாக இருக்கும் ஆசியாவில் அது உடனடியாகக் கவலையை ஏற்படுத்துவதாக இல்லை. ஆனுல் வாழ்க்கைத்தரம் உயர்ந்து வருவதாலும், கார் வைத்திருப்பவர்களின் எண்ணிக்கை பெருகுவதாலும், அங்கும் காலப் போக்கில் மேற்கூறிய பிரச்னை எழும்.

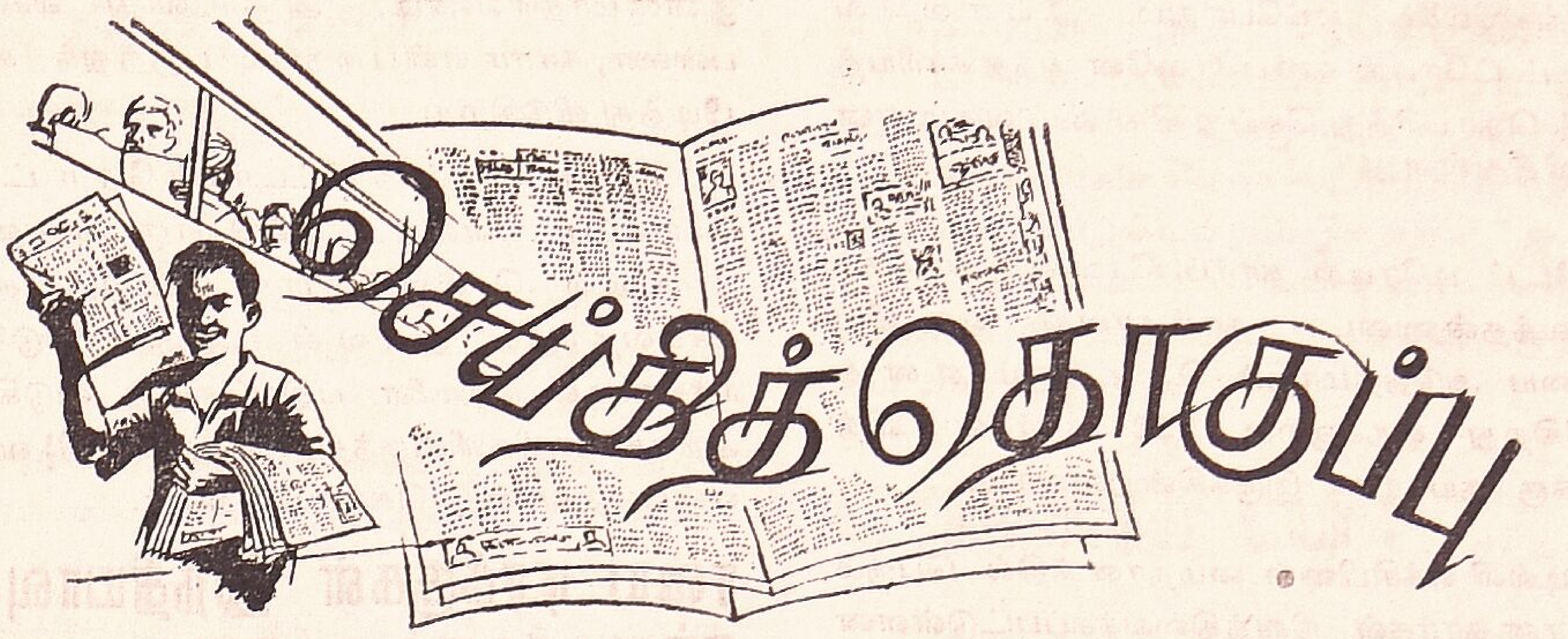
1966—ம் ஆண்டு வாக்கில் "புகை வராத" கார் வந்துவிடும். ஏனெனில் புகை வராத என்ஜின் உருவாக்க கலிபோர்னியோவில் நடைபெற்று வரும் முன்னேடி வேலைகளில் வெற்றி ஏற்பட்டு விட்டது.

தரமானவையாகவிருக்கும் கருவிகளைக் கொண்டு கார்களைச் சோதனை செய்யக்கூடிய அளவுக்கு ஏற்கெனவே பிரிட்டனிலும் அமெரிக்காவிலும் ஆராய்ச்சிகள் நடைபெற்று வருகின்றன. கார்கள் வெளியிடும் புகையில் 10 லட்சத்துக்கு நீரகக் கரியம் 275 பாகத்துக்கு மேல் போகக் கூடாது என்றும், கரியமலவாயு வெளியேற்றம் 1.5 சத விகிதம்தான் இருக்க வேண்டுமென்றும் கலிபோர்னியோ இன்னும் இரண்டாண்டுக் காலத்தில் வலியுறுத்தும்.

அசோக் லேலாந்து தொழிற்சாலை விஸ்தரிப்புத் திட்டம்

சென்னைக்கருகில் எண்ணூரிலுள்ள அசோக்-லேலாந்து தொழிற்சாலையை மிகப் பெரிய அளவில் விஸ்தரிக்கத் திட்டமிட்டிருக்கிருர்கள். விஸ்தரிப்புத் திட்டத்தை நிறைவேற்றுவதற்கு காமன்வெல்த் டெவலப்மெண்ட் ஃபைனுன்ஸ் கம்பெனி, 450,000 பவுன்களைக் கடனுகக் கொடுத்துதவும் என்று(27-8-64-ந் தேதியன்று) லன்டனில் அறிவிக்கப்பட்டது. காம்ஷாஃப்ட் டைமிங் கியர், டிஃபரன்ஷியல் முதலிய மோட்டார் கார் உறுப்புக்களைத் தயாரிப்பதற்கான எந்தர சாதனங்களை அமைப்பதற்கு இந்தக் கடன் உதவி பயன்படும்.

அசோக்—லேலாந்து தொழிற்சாலையில் ஆண்டு ஒன்றுக்கு 5000 ஏழுடன்கள் வண்டிகளையும் 1500 எஞ்சின்களையும் தயாரிக்கத் திட்டமிட்டிருக்கிருர்கள். வண்டியின் உறுப்புக்களில் பத்துக்கு ஒன்பது விழுக்காடு இந்தத் தொழிற்சாலையிலேயே தயாரிக்கப்படும்.



சர்க்கார் பஸ் போக்குவரத்தில் 61 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம்

கல்கத்தா நகரிலும் சுற்றியுள்ள புற நகர்களில் சுமார் 800 பஸ்களை ஓட்டும் கல்கத்தா அரசாங்க பஸ் போக்குவரத்து கார்ப்பரேஷனுக்கு 1963–64-ம் ஆண்டில் ரூ 61.63 லட்சத்துக்கு நஷ்ட மேற்பட்டதாக அரசாங்கத் தகவல்கள் மூலம் தெரியவருகிறது.

இக்கார்ப்பரேசஷனுக்கு சொந்தமான பஸ்களின் எண்ணிக்கை அதிகரித்து வந்துள்ள போதிலும் கூட 1961–62-ல் ரூ. 14.96லட்சம் லாபம் பெற்ற இக்கார்ப்பரேஷனுக்கு 1962–63–ல் பெயரளவுக்கு ரூ. 1 82 லட்சம் லாபம் கிடைத்தது. 1963-64ம் ஆண்டிலோ ரூ. 61.63 துக்கு நஷ்டம் ஏற்பட்டது.

நிர்வாக செலவுகள் பேரளவில் அதிகரித்ததே கார்ப்பரேஷனின் இவ்வித நிலைமைக்கு முக்கியமான காரணமாகக் கூறப்படுகிறது. டீசல், மண்ணெண்ணெய், டயர், உதிரி உறுப்புகள் ஆகியவற்றின் மீதான மத்திய வரியிலும் அதிக உயர்வு ஏற்பட்டுள்ளது. தவிர மேற்கு வங்காள ராஜ்யத்தில் ராஜ்ய மோட்டார் வாகன வரி உயர்த்தப்பட்டுள்ளது. தேய்மானத்துக்கான நிதி ஒதுக்கலும் துக்கலும் அதிகரித்துள்ளது. சிப்பந்திகள் சம்பளச் செலவும் உயர்ந்துள்ளது.

கடந்த ஜனவரியில் கல்கத்தாவில் ஏற்பட்ட வகுப்புக்கலவரங்களினுல் வருமானத்தில் ரூ. 8 லட்சம் குறைவு ஏற்பட்டது.

கார்ப்பரேஷனின் நிதி நிலைமையை அபிவிருத்தி செய்வதற்காக நகரில் பஸ் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டு பல சிக்கன நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அப்படியும் கூட இந்த ஆண்டிலும் கார்ப்பரேஷனுக்கு லாபம் கிடைக்காது என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

தனிப்பட்ட பஸ் கம்பனிகளுடன் ஒப்பிடும் போது கார்ப்பரேஷன் இயங்கும் விதம் நன்ருக இல்லை. கார்ப்பரேஷனுக்கு உள்ள அதே நிலைமைகளில் குறைந்த பஸ்களை வைத்துக் கொண்டு தனிப்பட்ட பஸ் கம்பனியார் லாபம் பெற்றிருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. ஆனுல் அரசாங்கத்துக்கோ நஷ்டம்தான் ஏற்பட்டுள்ளது.

எல். டி. சி. தான் அயல்நாட்டுக் கார்களை விற்பனை செய்யும்

சில வியாபார ஸ்தாபனங்கள், அந்நிய நாட்டுத்தூதரகங்களிலிருந்து கிடைக்கும் கார்களை வாங்கி விற்பனைசெய்யும் உரிமை தங்களுக்கு வேண்டுமென சர்க்காரிடம் கோரின. ஆனுல் சர்க்கார் அந்த கோரிக்கைக்கு

இணங்கவில்லே. எப்போதும் போலவே ஸ்டேட் ட்ரேடிங் கார்பரேஷனே அந்த காரியத்தைத் தொடர்ந்து செய்து கொண்டுவரும் என அறிவித்துள்ளது.

ஸ்டேட் டிரேடிங் கார்ப்பரேஷன் வழக்கம் போலத்தன்னுடைய நான்காவது ஏல விற்பனையை அடுத்தமாதம் தொடங்கும் எனத் தெரிகிறது ஏறக்குறய 122 கார்கள் விற்பனைக்கு தயாராக இருக்கின்றனவாம்.

டில்லி எக்சிபிஷன் மைதானத்தில் பெரும்பாலான கார்கள் நிறுத்திவைக்கப்பட்டுள்ளனவாம். சில கார்கள் பம்பாய், சென்னே, கல்கத்தா முதலிய இடங்களில் உள்ளனவாம்.

பயர்ஸ்டோன் கம்பெனியின் புதிய டயர்

பயர்ஸ்டோன் டயர் அண்ட் ரப்பர் கம்பனி F7—என்ற புதியடயரை வியபாரப்படுத்தத் தொடங்கியிருக்கிறது. அடுத்த வாரத்தில் இந்த கம்பனி முதல் முதலாக 30 செகண்டுக்கு எல்லா டெலிவிஷன் ஸ்டேஷன்களிலும் இந்த புதிய டயரைப் பற்றி விளம்பரப் படுத்தப் போகிறது. லண்டனில்லுள்ள மாலேத் தினசரிப்பேப்பர்கன்லும் மற்றும் பத்திரிகைகளிலும் இந்த வாரம் விளம்பரத்தை ஆரம்பித்திருக்கிறது. அத்துடன் மாகாணப்பத்திரிகைகளிலும் இரண்டுகலர் விளம்பரங்கள் நான்கு பக்கங்கள் செய்யப்படுகிறது.

இந்த விளம்பரங்கள் போகு தேசம் முழுதும் பெரிய போஸ்டர்கள் மூலமாகவும், லண்டன் பஸ்களிலும் விளம்பரப்படுத்தப் பட்டுள்ளனவாம்.

வண்டிப் போக்குவரத்தைக் கணக்கெடுக்கும் புதிய யந்திரம்

ரோடுகளில் சொல்லும் மோட்டார் வாகனங்களேக் கணக்கெடுக்கும் ஒரு 'புதிய யந்திரத்தை ஸ்வீடன் தேசத்தில் கண்டுபிடித்திருக்கின்றனர் இன்னமாதிரிவண்டி, அதாவது லாரியா, பஸ்ஸா, காரா என்பதையும் பகுத்துக் கண்டு பிடித்து விடுகிறது

மூன்று டிரான்ஸ் மீட்டர்கள் ரோட்டில் வைக்கப்பட்டுள்ளது. ஒவ்வொரு வாகனமும் ரோட்டில் செல்லும்போது ரோடு. ரிகார்டு செய்வதற்குத் தகவல் அனுப்பிவிடுகிறது ரிக்கார்டில் குறிகளே பதிவுசெய்து விடுகிறது. அந்தக் குறிகளிலிருந்து எந்தமாதிரி] வண்டி என்பதைக்கண்டு கொள்கின்றனர்.

ரஷ்ய டிரக்குகள் இந்தியாவுக்கு ஏற்றுமதிகருந் தயாராக இருக்கின்றன.

மின்ஸ்க் மோட்டார் வொர்க்சில் செய்யப்பட்ட 25 டன் டிப்டிரக்ஸ் இந்தியாவுக்கு கப்பலேறத்தயாராக இருக்கின்றன என்று டாஸ்செய்தியொன்று கூறு கிறது.

சமிபத்தில் இந்தியாவுக்கு விஜயம் செய்திருந்த வொர்க்ஸ்டைரக்டர் சிடோரோவிச், போக்கு வரத்துக்கு வசதியாக டிரக்குகளில் அநேக மாறுதல்கள் செய்யப் பட்டிருப்பதாக டாஸ்நிருபரிடம் கூறினர்.

காரின் புகையைச் சுத்தமாக்கும் கருவி.

கார் எஞ்சின்களிலிருந்து வெளியாகும் கழிவுப் புகையிலிருந்து நச்சுத்தன்மையுள்ள பொருள்களே நீக்குவதற்கான கருவி ஒன்றை கோலோனிலுள்ள எஞ்சினீயர் ஒருவர் 10 ஆண்டு ஆராய்ச்சிக்குப் பின் கண்டுபிடித்திருக்கிருர்.

கார் எஞ்ஜின்களிலிருந்து வெளிப்படும் கந்தக—டை—ஆக்ஸைடு என்ற நச்சு வாயுவினுல் ஆண்டுதோறும் ஏராளமான மக்கள் உடல் நோயுற்று மரணமடைகிருர்கள் ஆயிரக்கணக்கான போலீஸ்காரர்களும், பாதசாரிகளும், டிரைவர்களும் தினந்தோறும் இந்த நச்சுவாயுவை சுவாசித்து நோய்வாய்ப்படுகிருர்கள் இந்தப் புதிய கருவியை காரின் புகைபோக்கியில் பொருத்தி விட்டால், புகையிலுள்ள நச்சுப் பொருள்களேயெல்லாம் இக்கருவி இழுத்துக்கொள்கிறது எனவே, வெளியேறும் புகையினுல், சுவாசக்காற்றுக் கெடுவதில்லே.

தென் ஜில்லாக்களில் பறக்கும் படை

வாகன வேகத்தை கட்டுப்படுத்த ஏற்பாடு

மதுரை, திருநெல்வேலி கன்யா-குமரி ஜில்லாக்களில் விரைவில் பறக்கும் போலீஸ் படை அமைக்கப் படுமென்று தென் பிராந்திய உதவிப் போலீஸ் இன்ஸ்பெக்டர் ஜெனரல் ஸ்ரீ. எஸ். எம். டயஸ் நிருபர்களிடம் கூறினர்.

ரஸ்தாக்களில் துரித வாகனங்களின் வேகத்தைக் கட்டுப் படுத்த ராமநாதபுரம் ஜில்லாவில் 'பறக்கும் போலீஸ் படை' அமைக்கப்பட்டதைப்போன்ற படையொன்று மதுரை அர்பன் போலீஸ் ஜில்லாவில் அமைக்கப்பட்டு அது திருமங்கலம் முதல் திண்டுக்கல் வரை ரோந்து சுற்றும். இதர தென் ஜில்லாக்களிலும் இப்படை அமைக்கப்பட்டு விட்டால் மதுரை ஜில்லாவின் வடக்கு எல்லை முதல் கன்யா குமரி வரை வாகன வேகக் கட்டுப்பாடு வேலை நன்கு நடைபெறுமென்றும் இவற்றில் 'வயர் லெஸ் ஸெட்கள்' யோசனை உள்ளதாகவும் ஸ்ரீ. எஸ். எம். டயஸ் குறிப்பிட்டார்.

மடிக்கக் கூடிய டயர்!

மடித்து வைக்கக்கூடிய மோட்டார் கார் டயர் ஒன்றை அமெரிக்கக் கம்பெனி கண்டு பிடித்திருக்கிறது. ஓஹையோ மாநிலத்தில் இருக்கும் குட்ரிச்' கம்பெனியின் கண்டு பிடிப்பு இது. 'கிரட்ச்' என்று இந்தப் புதுமை டயருக்குப் பெயர். இந்த டயரை வைத்திருக்க அதிக இட வசதி தேவை இல்லை. அவசரத்திற்கு பயன் படக்கூடியது இது.

ஜீவா மோட்டார் ஒர்க்ஸ்,

38, A. B. T. ரோடு,
பொள்ளாச்சி.

வெல்டிங், டர்னிங், பாடி கட்டுதல் மற்றும் சம்பந்தப்பட்ட வேலைகள் அனைத்தும் ஏற்றுக் கொள்கிறோம்.

பஸ், லாரி, மற்றும் எல்லா வகையான வாகனங்களையும் சிறந்த முறையில் பழுது பார்த்து கொடுக்கப்படும்.

Prop:- V. ராஜு

ரூ. 8 லட்சம் போனஸ் சதர்ன் ரோட்வேஸ் தொழிலாளர் பெறுவர்

சதர்ன் ரோட்வேஸ் கம்பெனியைச்சேர்ந்த 4200 தொழிலாளர்களுக்கு 1963 64ம் வருஷ போனஸாக ரூ. 8 லட்சம் கிடைக்கும் நிர்வாகத்திற்கும் தொழிலாளர் சங்கப்பிரதிநிதிகளுக்கும் இடையே போனஸ் பிரச்னையில் ஏற்பட்ட உடன்பாட்டின் பயனுகத் தொழிலாளர்களுக்கு இத்தொகை கிடைக்கும்.

தொழிலாளர்கள் தீபாவளியை கொண்டாட வசதியாக அக். 15உ அல்லதுஅதற்குமுன்னதாகவே போனஸ் தொகைவழங்கப்படும் என்று தெரிகிறது.

புதனன்று நிருபர்கள் கூட்டத்தில் இ. தே. தொ. ச. கா. உபதலேவர் ஸ்ரீ. ஜி. ராமானுஜம் இந்த நற்செய்தியை அறிவித்தார். போனஸ் கமிஷன் அறிக்கை வெளியிடப்பட்டு சர்க்கார் அந்த அறிக்கையில்சில மாறுதல்களே செய்ததை ஒட்டி குழப்பமான நிலே தோன்றியுள்ள இத்தருணத்தில் இந்தபோனஸ் உடன்பாடு ஏற்பட்டிருப்பது விசேஷமாககுறிப்பிடத்தக்கதென்ருர்.

சதர்ன்ரோட்வேஸ் ஸ்தாபனம் சென்ற ஆண்டு தொழிலாளர்களின் அடிப்படைச் சம்பளத்தில் 2 மாத போனஸ் தந்தது. இது சுமார் வருஷ்அடிப்படைஊதிபத்தில் 16 2/3 சதமாகும் இவ்வருஷம் ஏற்சனவே நிர்வாகத்தினர் வாழ்க்கை குறியீட்டு எண்ணுடன் கிராக்கிப்படியை இணக்க ஒப்புக்கொண்டுள்ளனர். இவ்விதம் வாழ்க்கை குறியீட்டுஎண்ணுடன் கிராக்கிப்படியை இணேப்பதன்மூலம் சராசரியாக ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் வருஷத்தில் ரூ. 200 அதிகம் கிடைக்கும். நிர்வாகத்தினரின் முற்போக்கான கொள்கையால் கம்பெனியில் ஏறக்குறைய சென்ற வருஷத்தில் கிடைத்த லாபமே கிடைத்திருந்தும் போனஸ்பிரச்னேயில் உடன்பாடுகாண முடிந்தது என்று ஸ்ரீ ராமானுஜம் குறிப்பிட்டார் வாழ்க்கைச்செலவு அதிகரித்துள்ளதை கருத்தில்கொண்டு நிர்வாகத்தினர் வருஷஅடிப்படைஊதியத்தில் 20 சதம் போனஸாகத்தரஒப்புக்கொண்டுள்ளனர். இதன்மூலம் இக்கம்பெனியில் வேலேபார்க்கும் 4200 தொழிலாளர்களுக்கு சுமார் ரூ. 8 லட்சம் போனஸாக கிடைக்கும்.

சென்னேயில் இஞ்ஜின் வால்வ் கம்பெனி ரூ. 32 லட்சம் மூலதனம் திரட்ட அனுமதி

மொத்தம் 17 கோடி 74 லட்சம் ரூபாய்க்கு புதிதாக மூலதனம் திரட்டுவதற்கு 4 மத்தியசர்க்கார் நிறுவனங்கள் உள்பட ஏழு கம்பெனிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

சென்னேயிலுள்ள இன்ஜின் வால்வ்ஸ் லிமிடெட் என்னும் நிறுவனம் மொத்தம் ரூ. 32,22,800 மூலதனம் திரட்ட அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளது.

அடுத்த வீட்டிக்காரர்: சார்! மன்னிக்கணும்! உங்கள் சேவலே எனது நாய் விழுங்கிவிட்டது!
மற்றவர்: பரவாயில்லே! சற்றுமுன் எனது கார் உமது நாயைக் கொன்றுவிட்டது.

பாடி கட்டும் தொழில்

இந்தியாவில் மோட்டார் வாகனங்களுக்கு பாடி கட்டும் தொழிலைப்பற்றிப் போதிய கவனம் செலுத்தப்படவில்லை. மோட்டார் உற்பத்தி தொழிலில், மற்ற பிரிவுத் தொழில்களைப்போல ரொம்ப முக்கியமானதல்ல என்ற ஒரு தவறான எண்ணம் நிலவி வருவதாகத் தெரிகிறது. இந்த அவசியமான, மிக முக்கியமான துணைத் தொழிலை கவனிக்காது விடப்பட்டதால், இத் தொழில் அதிகச் செலவினமுடையதாகவும் நம் நாட்டுக்கு பொருத்தமில்லாததாகவும் விளங்குகிறது.

ஸ்தாபன ரீதியாக தொழில்படுவதற்கு மற்ற ஆட்டமோபைல் தொழிலுக்கு உதவிகரமாக இருப்பதற்கும் இதுவரையிலும் எந்தவிதமான முயற்சியும் செய்யப்படவில்லை.

வளர்ச்சி கிடையாது. மூலத்தொழிலுக்கு அனுசரணையாக விளங்குவதற்கு இதுவரையிலும் யாரும் வழிகாட்டவும் இல்லை. கடைசியாக இது தனியாக பாடி கட்டும் தொழிலாகத் தனித்து நிற்கவேண்டிய நிலை தரப்பட்டுள்ளது. மாகாணத்துக்கு மாகாணம் பாடி கட்டும் தொழிலில் வித்தியாசப்படுகிறது. ஆல் இந்தியா ரீதியில் இந்தத் தொழில் பலமுள்ளதாக விளங்கமுடியாத நிலையிலுள்ளது. தனியாகப் பாடி கட்டும் தொழில் மூன்றும் திட்டத்தின் முடிவில் வருஷம் ஒன்றுக்கு 60,000 வியாபார வாகனங்களுக்கு பாடி கட்டும். நாலாம் திட்டக் காலத்தின் முடிவில் 1,55,000 வண்டிகளுக்கு பாடி கட்டுவது லட்சிய நோக்காக இருக்கிறது.

இந்த லட்சியத்தை எட்டிப்பிடிக்க வேண்டுமானல் போதுமான வசதிகளை அத்தொழிலுக்குச் செய்து தரப்படல் வேண்டும். நாடு முழுதும் ஒரேமாதிரியான அமைப்பு முறைகளைக் கையாள வேண்டும். இதற்குத் தேவையான உபகரணங்கள் சுலபமாகக் கிடைக்கும்படி செய்யவேண்டும். இப்போது பாடிகட்டும் முறையில் பல கோளாறுகள் இருக்கின்றன. உற்பத்திச் செலவு அதிகரிக்கிறது. விற்பனையைப் பாதிக்கிறது.

அவசரத் தேவையை முன்னிட்டு ஒரே மாதிரியான அமைப்பின்மூலம் லாபகரமான முறையைக் கையாளலாம். பெரும் அளவில் முயற்சித்தால் தான் லட்சியத்தை அடைய முடியும். நாட்டிலுள்ள பாடி கட்டும் யூனிட்டுகளெல்லாம் தங்களுக்குள் திட்டமிட்டு முயற்சித்தால் உற்பத்திச் செலவு பெருமளவிற்குக் குறையலாம். பாடி கட்டும் யூனிட்டுகளையெல்லாம் ஏதாவது ஒரு ஸ்தாபனம் இம்மாதிரி காரியங்களில் ஒரேமாதிரி கொள்கைகளைக் கடைபிடிக்க செய்ய வேண்டும். ஏதாவது ஸ்தாபனம் விரிவடைந்தால்தான் எதிர்காலத்தில் தொழிலுக்கு சிறப்பான இடம் கிடைக்கும். ஆம்புலன்ஸ் டெலிவரி வான்கள் டாங்கர்கள், வசதி நிறைந்த பிரயாணிகள் வண்டிகள் போன்றவைகள் இப்போது தயாராகிக் கொண்டிருக்கிறன. இன்னும் விவசாயத்துக்குத் தேவையான பாடி கட்டுதலும் நடந்துவருகின்றது. இந்தத் தேவைகளை எல்லாம் ஒரு மாதிரியாகப் பூர்த்தி செய்துகொண்டுதானிருக்கின்றன.

அநேக யூனிட்டுகளில் தற்காலத்துக்கேற்ற மிஷின்கள் கிடையாது. அதனுல் உற்பத்திச் செலவு கூடுதலாகிறது. இந்தத் துறையில் இன்னும் போதிய ஆராய்ச்சிகள் தேவைப்படுகிறது. சில மிஷின்களை வெளிநாட்டிலிருந்து தருவித்துத் தான் ஆகவேண்டும். அத்துடன் வெளிநாட்டுடன் கூட்டுச்சேர்ந்து சிலகாலத்திற்காவது இத்தொழிலை மேற்கொண்டால்தான் நமக்குத் தொழில் நுணுக்கங்கள் எல்லாம் நன்கு புலனுகும். இந்த வசதிகளை எல்லாம் செய்து கொடுத்தால் தான் தற்காலத்திற்கேற்றவாறு தொழில் வளர்ச்சி அடையமுடியும்.

மோட்டார் வாகனப் பாடி கட்டும் தொழில் இந்தியாவில் சீரான வளர்ச்சியை அடையவில்லை. ஆனுலும் அது வளர்ந்திருக்கும் தன்மையைக் கொண்டு பார்க்கும்போது மற்ற தொழில் நுட்பங்கள் சிறந்த நாடுகளைப் போல முன்னேற வாய்ப்பு இருக்கிறது என்று சொல்லலாம்.

ஆதாரம் : எக்னுமிக்டைம்ஸ்.

டைனமோ லைட் செட்டுகள் தயாரிப்பு!

அம்பத்தூரில் பிரபல தொழிலதிபர்

திரு. அருணசலம் செட்டியாரின் அரிய சாதனை!!

அம்பத்தூரில் மற்றும் ஒரு தொழிற்கூடம் உருவாகி உள்ளது. உலகின் புகழ் பெற்ற 'டைனமோ விளக்கு'த் தயாரிப்பாளர்கள் மில்லர் கம்பெனியின் கூட்டுறவோடு இது செயல்படத் தொடங்குகிறது. டி. ஐ. சைக்கில் ஸ்தாபனத்தின் பிரசித்தியைப்பற்றி நாடு நன்கு அறியும். இவர்கள். பல்வேறு ஒளி விளக்குகளை உருவாக்குவார்கள். ஸ்கூட்டர்கள், மோட்டார் சைக்கிள்கள், இன்னும் மின்சார அயிட்டங்கள் அதாவது ஸ்விட்சுகள், வாகனங்கள், ஹாரன் முதலியன அங்கு படைக்கப்பெறும்.

பிரிட்டிஷ் மில்லர் அண்ட் கம்பெனி இத்துறையில் கடந்த 95 ஆண்டுகளாக சிறந்த பணியாற்றி எல்லா நாடுகளின் நன் மதிப்பையும் பெற்று வந்திருக்கிறது. இந்தியாவிலுள்ள பொது மக்கள் அனைவருக்கும் தங்கள் சேவையின் முழுப் பலனையும் அளிக்கவேண்டும் என்பது அவர்களது நோக்கம்.

டியூப் இன்வெஸ்ட்மெண்ட்ஸ் ஆப் இந்தியா லிமிட்டெட்டின் மானேஜிங் டைரக்டர் திரு. ஏ. எம். அருணசலம் செட்டியார் அவர்கள் கம்பெனியின் திட்டங்களை சமீபத்தில் விரிவாகக் கூறினார். திறப்பு விழாவில் திரு. செட்டியார் அவர்கள் எடுத்துச் சொல்லிய கருத்துக்கள் திருப்தி தருவதாக இருக்கின்றன. நவீன யந்திரங்கள் ஆட்டோமோபைல் துறைக்கே அணி செய்வனவாக விளங்குபவை பொருத்தப்பட்டு நுட்பமாக ஒவ்வொரு அயிட்டமும் இயங்கப் போகின்றன என்றார். மேலும் அவர் சொன்னார்:

"இவ்வளவு சிரத்தை ஏன் எடுத்துக்கொள்ளப் பட்டிருக்கிறது என்றால் உலக மார்க்கட்டுக்கே தேவையானவைகளை ஏற்றுமதி செய்வதற்காகத்தான் "மிதமான வேகத்தில் செல்லும்போதும் வாகனங்களிலுள்ள விளக்குகள் நன்கு பிரகாசமாக எரிந்தால்—வெளிச்சம் சுடராகத் தெரிந்தால் போக்குவரத்தில் விபத்துக்கள் நிச்சயம் குறையும் என்பதில் சந்தேகமில்லை.

"இதில் குறிப்பிடத்தக்க விசேஷம் என்னவென்றால் மேக்னட். ஸ்பெஷல் வாஷர்களைத் தவிர மீதி அயிட்டங்கள் எல்லாம் எல்லோரும் வாங்கும் வண்ணம் எளிமையாக அருமையான முறையில் தயாரிக்கப்படும். நாளா வட்டத்தில் எல்லாவற்றையுமே யாவருக்கும் எளிதில் கட்டும் படியாக தயாரிப்புக்கள் அமையும்.

"இப்போதைய விசேஷத் தயாரிப்பில் '8-போல்' ஜெனரேட்டர் பொருத்தப்பட்டுள்ளது. வண்டி மிக மெதுவாகச் செல்லும்போதும் பிரகாசமான ஒளியைத் தரும். மற்ற ரகங்களும் படிப்படியாக உருவாகும். இதனால் பலப்பல நன்மைகள் ஏற்படும் எண்ணெய்த் தொந்தரவுகள் ஒன்றும் இராது. அதுவும் குறிப்பிடத்தக்கது. டியூப் இன்வெஸ்ட்மெண்ட் ஸ்தாபனத்தின் விளம்பர, பொது ஜன தொடர்பு அதிகாரி திரு. மார்க்கண்ட் தேசாய் விழாவுக்கு வந்திருந்தோருக்கு வந்தனம் கூறினார்.

Phone : 4492

எல்லா இடங்களுக்கும் லாரிகள் வாடகைக்கு விடப்படும்.

K. வேணுகோபால் & பிரதர்ஸ்

கீழமாரட் 3-வது தெரு,

மதுரை.

அட்வைசரிக் கமிட்டி

27—8—64 தேதி ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி கமிட்டி கூடியது.

அதன் அஜண்டாவும் குறிப்புகளும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

---

1. ஸ்டேஜ் கேரேஜ் பெர்மிட்டுகளை வழங்குவதற்கு ரீஜினல் டிரான்ஸ்போர்ட் அதிகாரிகளுக்கு உதவிகரமாகவும், ஒரேமாதிரியாகவும் இருப்பதற்காக மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை ஏற்றமாதிரி திருத்தும்படி சர்க்காரைக் கேட்டுக் கொள்கிறது.

(பிரரேபித்தவர் ஸ்ரீ எம். கல்யாணசுந்தரம், எம். எல். ஏ.,)

2. 1961-ம் வருஷத்திய மோட்டார் டிரான்ஸ்போர்ட் வொர்க்கர்ஸ் ஆக்டை, டிரான்ஸ்போர்ட் வொர்க்கர்ஸ் நிலைமைகளை ஒழுங்குபடுத்த துரிதமாக அமுலாக்க வேண்டியது.

3. டிரைவர் மீதும், கண்டக்டர் மீதும் போலீஸ் நடவடிக்கை மேற்கொள்வதற்கும் லைசென்ஸ்களை சஸ்பெண்டு செய்வதற்கும் தகுந்த சட்டங்கள் இயற்றப்படவேண்டும்.

(பிரரேபித்தவர் ஸ்ரீ எம். கல்யானசுந்தரம், எம். எல். ஏ.,

4. 200 மைல்களுக்கு பஸ்களுக்கு அதிகப்பட்சம் 25 மைல்களாக இருக்கவேண்டும்.

(ஒத்திவைக்கப்பட்டவைகள்)

5. (a) தாலுக்கா நகரங்களிலும், முனிசிபாலிடி உள்ள ஊர்களிலும், முக்கியமான கல்வி ஸ்தாபனங்கள் இருக்கும் இடங்களிலும், இன்னும் பொது ஜனங்கள் விரும்பும் இடங்களிலும் டவுன் பஸ்களை ஆரம்பிப்பதற்கு வசதியாக இருக்கும்படி மெட்ராஸ் மோட்டார் வாகனச் சட்டத்தை தளர்த்தவேண்டும்.

(b) டவுன் பஸ் தூரத்தை 12 மைல்களுக்கு அதிகரிக்கவேண்டும்.

(பிரரேபித்தவர் ஸ்ரீ பி. கே. நல்லசாமி)

6. மோட்டார் வாகனம், ஸ்டேஜ் கேரேஜ் கூட்ஸ் வாகனங்கள், ஓவர்ஸ்பீடைக் கட்டுப்படுத்த டெக்சோ கிராப்ஸ் அமைக்கப்படவேண்டும்.

(பிரரேபித்தவர் டிபுடி டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர்.)

7. ஒரு கம்பனிக்கே ரூட்கள் ஏகபோகமாக உள்ள இடங்களில் மற்ற கம்பெனிகளுக்கும் ரூட் கொடுத்து ஊழல்கள் ஏற்படாவண்ணமும் பொது ஜன அசௌகர்யம் இல்லாதவாறும் கவனித்துக் கொள்ளவேண்டும்.

(பிரரேபித்தவர் ஸ்ரீ பி. கே. நல்லசாமி)

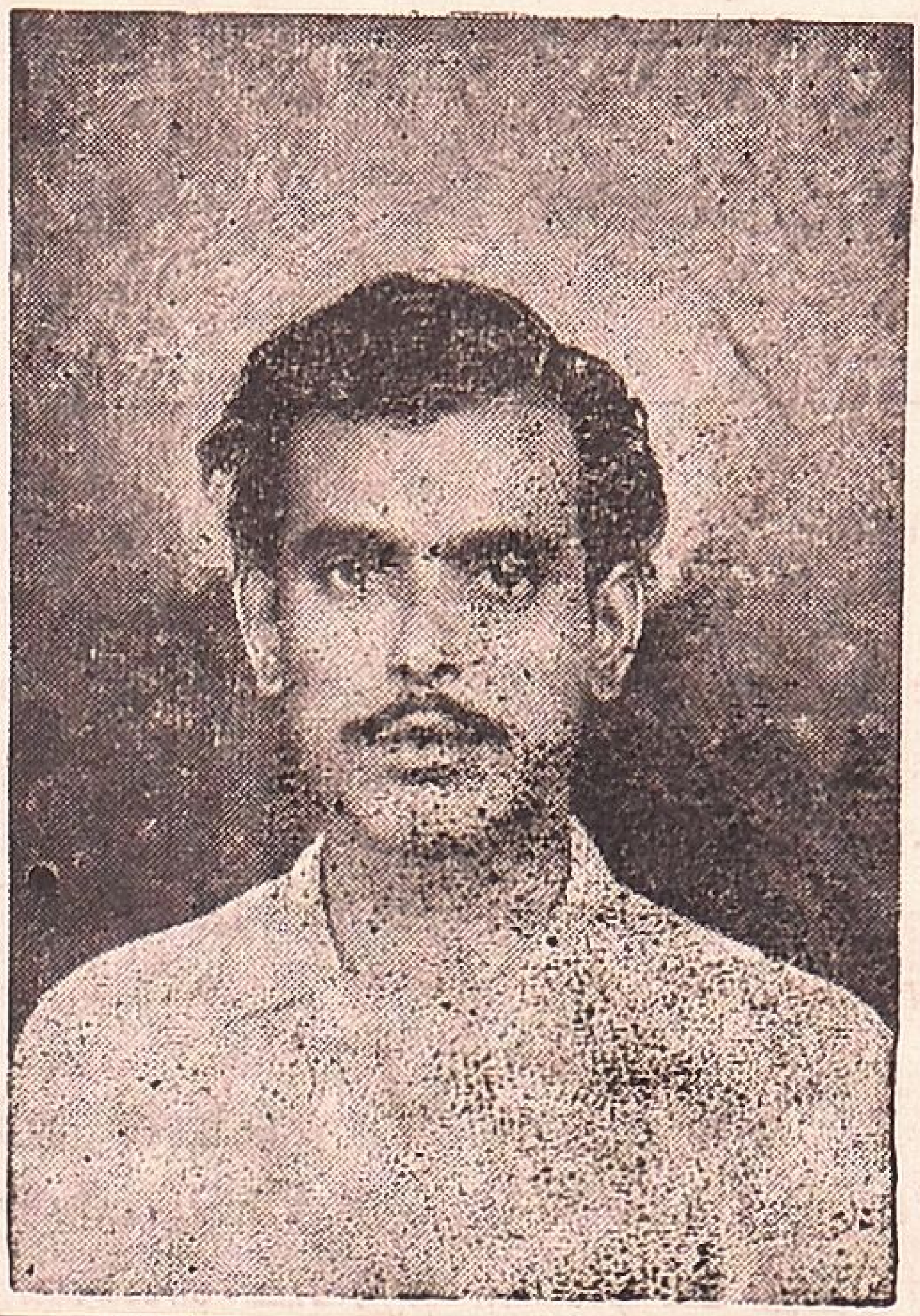
கார், ஆட்டோ ரிக்ஷா டிரைவிங் கற்றுக்கொள்ள வேண்டுமா?

ஒரே மாதத்தில் கார் ஓட்டக் கற்றுக்கொடுப்பதுடன் டிரைவிங் லைசென்ஸ் உள்ளவர்களுக்கு ஆட்டோ ரிக்ஷா லைசென்ஸ் மற்றும் கண்டக்டர் லைசென்ஸ், முதல் உதவி சர்டிபிகேட் ஹெவி லைசென்ஸ் பேட்ஜ் ஆகியவைகளைப்பெற 30 பை. ஸ்டாம்புகளுடன் கீழ்க் கண்ட முகவரிக்கு உடனே விண்ணப்பிக்கவும்.

S. கிருஷ்ணசாமி

C/o. சேகர் டிரைவிங் ஸ்கூல்,
49, இமாம்கான் வீதி, பொள்ளாச்சி.

தலைமை ஆபீஸ்:
கோவை ரோடு, பொள்ளாச்சி



சிறந்த பயிற்சி
குறைந்த செலவு
குறுகிய காலம்

சுமார் 2 மாத காலத்திற்குள் மோட்டார் டிரைவிங் & மைனர் மெக்கானிஷம் கற்றுக்கொடுத்து அரசினர் லைசென்சும் பாட்ஜும் எடுத்துக் கொடுக்கப்படும்.

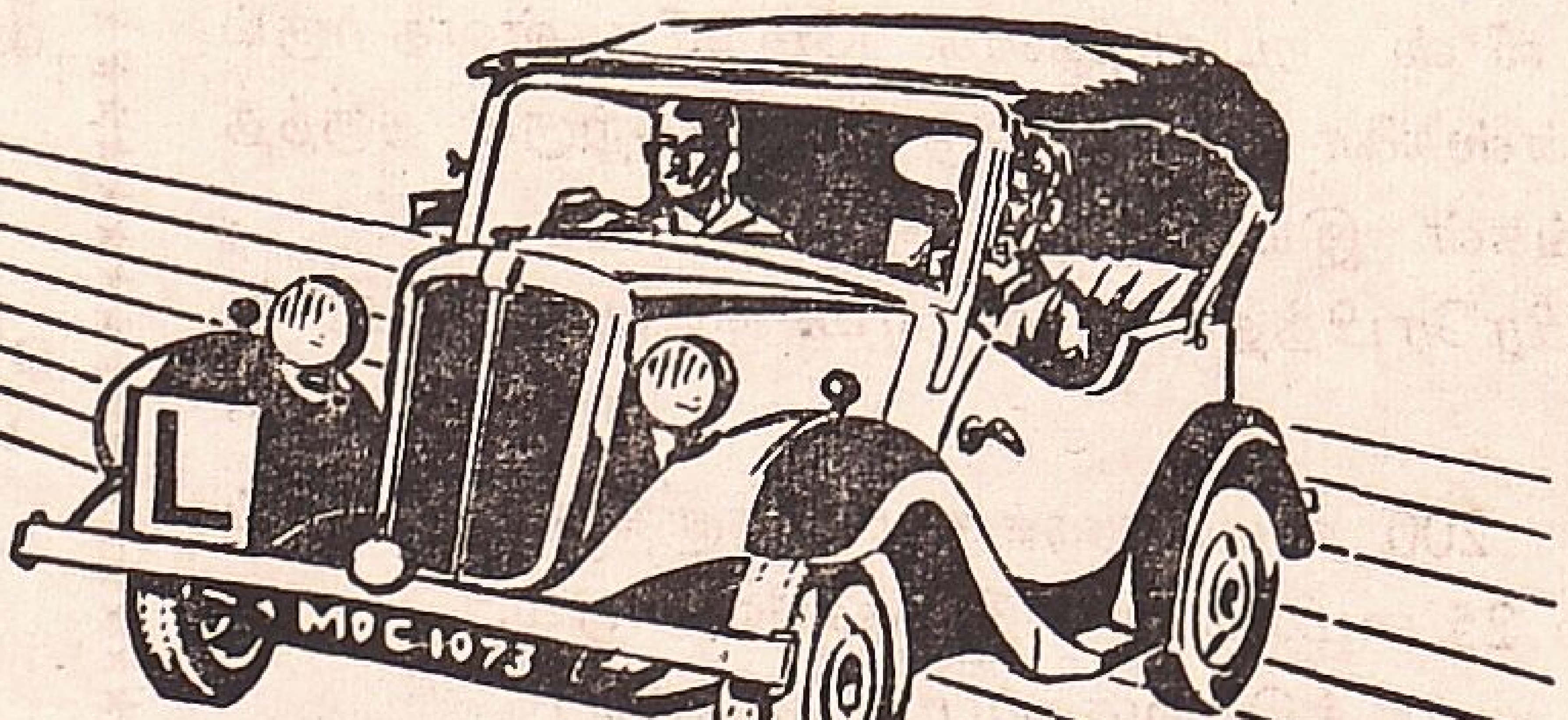
குறிப்பு:

1. குறிப்பிட்ட லீவ் நாட்களில் மட்டும் பயில விரும்புவோர்க்கு அந்த நாட்களிலும் குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் பயிற்சியளிக்கப்படும்

2. எமது இன்ஸ்டிட்யூட்டில் முதல் உதவிப் பயிற்சித் (FIRST AID COURS) மாணவர்கள் சேர்க்கப்படுவர்

உரிமையாளர், ஆசிரியர்

K. சேது



மற்ற விபரங்களுக்கு
15 நயா பைசா ஸ்டாம்புடன் விண்ணப்பிக்கவும்

செல்வம் மோட்டார் டிரைவிங் & மெக்கானிக் இன்ஸ்டிட்யூட்

9. குப்புசாமிக் கவுண்டர் வீதி, பொள்ளாச்சி.

தொடர் நாவல்

யாரும் நம்பவில்லை!

– 8 –

சுகந்த மணம் என் நாசியைத் துளைத்தது. வினடிக்கு வினடி அதன் மணம் அதிகரித்தது. உடுக்கையின் ஒலி நெஞ்சின் மீது விழுவது போல பயங்கரமாக ஒலிக்கிறது .நான் அதிர்ச்சியுடன் கண் விழித்துப் பார்த்தேன். அகல் விளக்கின் மெல்லிய ஒளிசுற்றிலும் பரவிக் கிடந்தது. என்னைச்சுற்றிலும் சாம்பராணிப் புகை சூழ்ந்து அலைகிறது. எதிரே முன்குடுமி வைத்துக் கொண்டிருந்த ஒரு மலையாள மாந்ரீகன் உடுக்கடித்துக் கொண்டிருந்தான். நிலைமை முற்றிப் போய் எந்நிலைக்கு வந்திருக்கிறது என்பதை உணர்ந்த எனக்கு ஆத்திரம் பொங்கி வழிந்தது.

அந்த அறை மிகவும் சிறியது. சுற்றிலும் மண்சுவர்களால் தடுக்கப்பட்டு மேலே பனை ஓலை வேயப்பட்டிருந்தது. எனக்கு நேரெதிரே இருந்த சிறிய கதவு இற்றுப் போய் பிளந்து கிடந்தது. சுவற்றிலெங்கும் பயங்கரமான தேவதைகளும் யட்சிணிபோன்ற வடிவமுள்ள படங்களும் மாட்டப்பட்டிருந்தது. தரையில் சுவரோடு சாய்த்து சில கொடுவாள்களும், வேல்களும் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தது எனக்கு நாயுடு வாசுவிடம் கூறியபடி பாலக்காடு மாந்ரீகனிடம் என்னைக் கொண்டுவந்து விட்டனர். அட மூடப் பிறவிகளா............? என்று மனத்திற்குள் திட்டிக் கொண்டேன்.

பட்டையாக சந்தனத்தை அப்பிக்கொண்டிருந்த அந்த மாந்ரீகன் கண்ணை இறுக மூடியவாறு உடுக்கடித்துக் கொண்டிருந்தான் அவன் வாய் எதையோ முணுமுணுத்துக் கொண்டிருந்தது. உண்மையில் அவன் மந்திரம் ஜபிக்கிருனு? எனக்கு ஆச்சரியமாக இருந்தது. அவன் கண்ணை மூடியபடியே உடுக்கடிப்பதை தொடர்ந்தான். நான் விழித்துக்கொண்டதைக் கூட அவன் கவனிக்கவில்லை. நான் தப்பிச்செல்லும் எண்ணத்துடன் சுற்றுப்புறத்தை ஆராய்ந்தேன். சுவர்கள் ஒன்றும் வலுவானவைகள் அல்ல. காலால் எட்டி உதைத்தால் பொக்கெனக் கீழே விழுந்துவிடும். ஆனுல் அம்மாதிரி காரியத்தில் இறங்கினல் எனக்கு பேய்பிடித்துள்ளது என்ற எண்ணத்தை மேலும் ஊர்ஜிதப் படுத்திக் கொள்வார்கள். அதன் பின்னர் நான் ஏது கூறினும் அவர்கள் நம்பப் போவதில்லை. எனவே, அந்த முடிவை மனம் கைவிட்டது. நேரம் என்னவென்பதை அறிந்து கொள்ள கைகடிகாரத்தைப் பார்த்தேன், மணி நாலரை. சற்று நேரத்தில் விடிந்து விடும். இனியும் தாமதித்தால் இந்தக் கூத்து பகலிலும் நடந்து பலரின் பரிகசிப்புக்கு ஆளாக நேரிடும் என்ற எண்ணம் தப்பிச் செல்ல நினைக்கும் மனதிற்கு வலுவூட்டியது.

இம்முறை அலட்சியமின்றித் திட்டமிட்டு அனைவரையும் ஏமாற்றி விட்டு தப்பிவிட வேண்டும் என்ற எண்ணத்துடன், பல விதமான உபாயங்களைப் பற்றி ஆலோசனை செய்தேன். அந்த மாந்ரீகன் பார்வைக்கு பயங்கரமாகத் தோற்றமளித்தானே தவிர உண்மையில் அவன் ஒன்றும் பலசாலியல்ல என்பதை நோஞ்சலான உடம்பும், உடுக்கையொலியில் இடையிடையே ஏற்படும் தொய்வும் எடுத்துக் கூறின. என்னருகே என்னைக் கட்டியிருந்த கயிறு கிடந்தது. அதை எடுத்து வெகு எளிதில் அம் மாந்ரீகனைக் கட்டி விடலாம்.

ஆனால்.........இந்த வாசுவும் நாயுடுவும் வெளியில் காத்திருக்கிறார்களா, இல்லையா என்பதை எப்படித்தெரிந்து கொள்வது? அவன் கூச்சலிட்டு ரகளை செய்தால் என்ன செய்வது? உடுக்கையொலி நின்றால் அவர்களுக்கு ஏதும் ஐயம் ஏற்பட்டு உள்ளே வந்தால்.........?

இடையே மனதில் மின்னலடித்தற்போல ஒரு யோசனை பளிச்சிட்டது. அலையாது சுடர் விடும் அகல் விளக்கை கவனித்தேன். அதன் ஒளியில் சுற்றிலும் ஒருமுறை விழிகளால் ஆராய்ந்தேன். நான் நினைத்ததற்குச் சாதகமாகவே இருப்பதை உணர்ந்தேன். மெல்ல அகல் விளக்கை காலால் தட்டி அணைத்து விட்டால்,.........அதை மீண்டும் ஏற்ற அங்கே நெருப்புப் பெட்டி இல்லை. எனவே அவன் விளக்கை ஏற்றிவர வெளியே செல்லும் வேளையில்.........திட்டத்தை செயலில் கொணர ஆரம்பித்தேன்.

சோர்வை முறித்துக் கொள்பவனைப்போல உடம்பை நெளித்து வலது காலை நீட்டி அகல் விளக்கைத் தட்டிவிட்டேன். என் திட்டத்தின் முதல் கட்டம் வெற்றிகரமாக நிறைவேறியது. அவன் உடுக்கையை நிறுத்தி விட்டு தூபமிட நெருப்புத் துண்டங்கள் போட்டு வைத்திருந்த சிறிய சட்டியில் குனிந்து ஊதினான். ஆனால் நெருப்பு கனிந்ததே தவிர பற்றி எரியவில்லை. சற்று நேரத்தில் ஏதோ மலையாளத்தில் முணு முணுத்துக் கொண்டு குரல் கொடுத்து யாரையோ அழைத்தான். எனக்கு ஏமாற்றமாக போயிற்று, அவன் எழுந்து செல்வான் என்று நினைத்தால் நகராமல் அமர்ந்துகொண்டு உதவிக்கு வேறு யாரையோ அல்லவா அழைக்கிறான்?

தொடர்ந்து இரண்டொரு முறை குரல் கொடுத்தும் பதில் ஏதும் இல்லாதால் அவனே எழுந்து சென்றான். அவன் நிலைப்படியை தாண்டியதுமே நான் அவசரமாக எழுந்து நின்றேன். மூச்சொலி கூட கேட்கா வண்ணம் கவனத்துடன் அடிமேலடி வைத்து கதவருகே நெருங்கி வெளியே தலையை நீட்டிப்பார்த்தேன்.

ஹுசேன் & கோ.,

லாரி சர்வீஸ், தென்கரை,

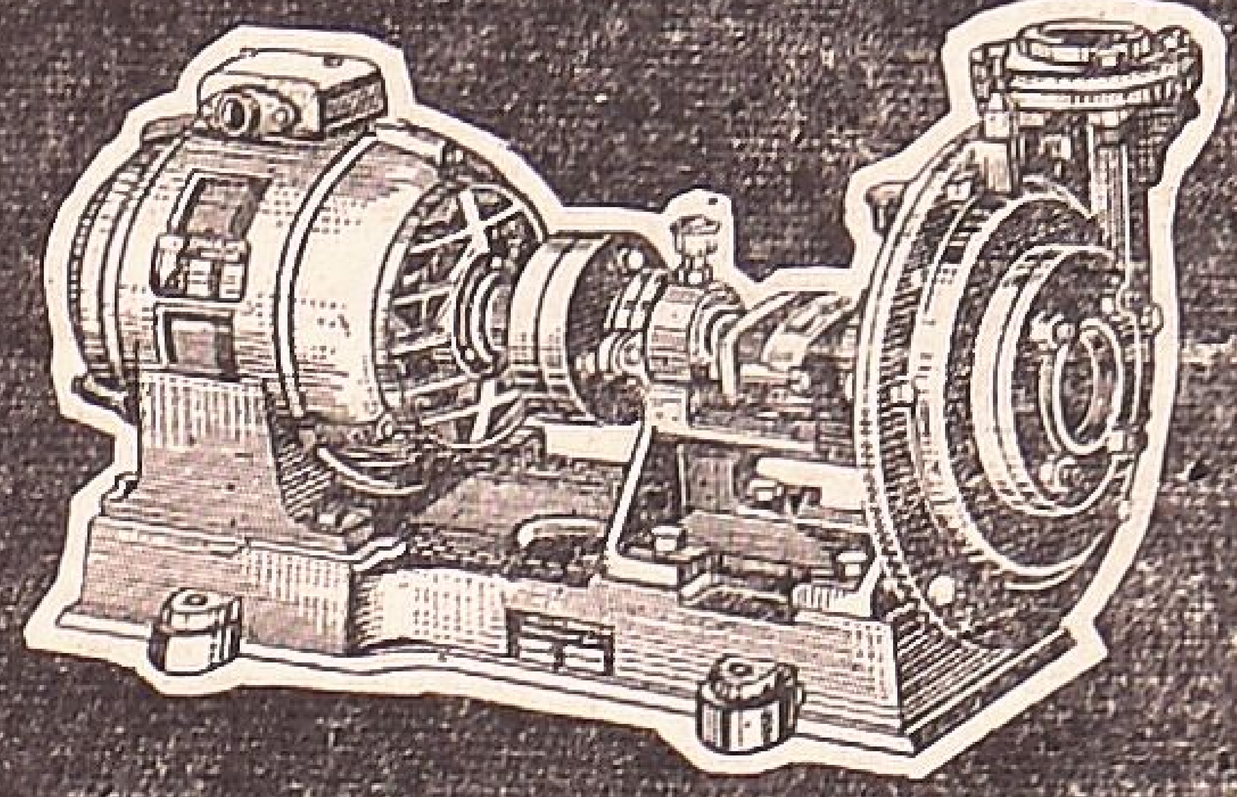
பெரியகுளம்.

கொடைக்கானல் To மதுரை ரெகுலர் சர்வீஸ்

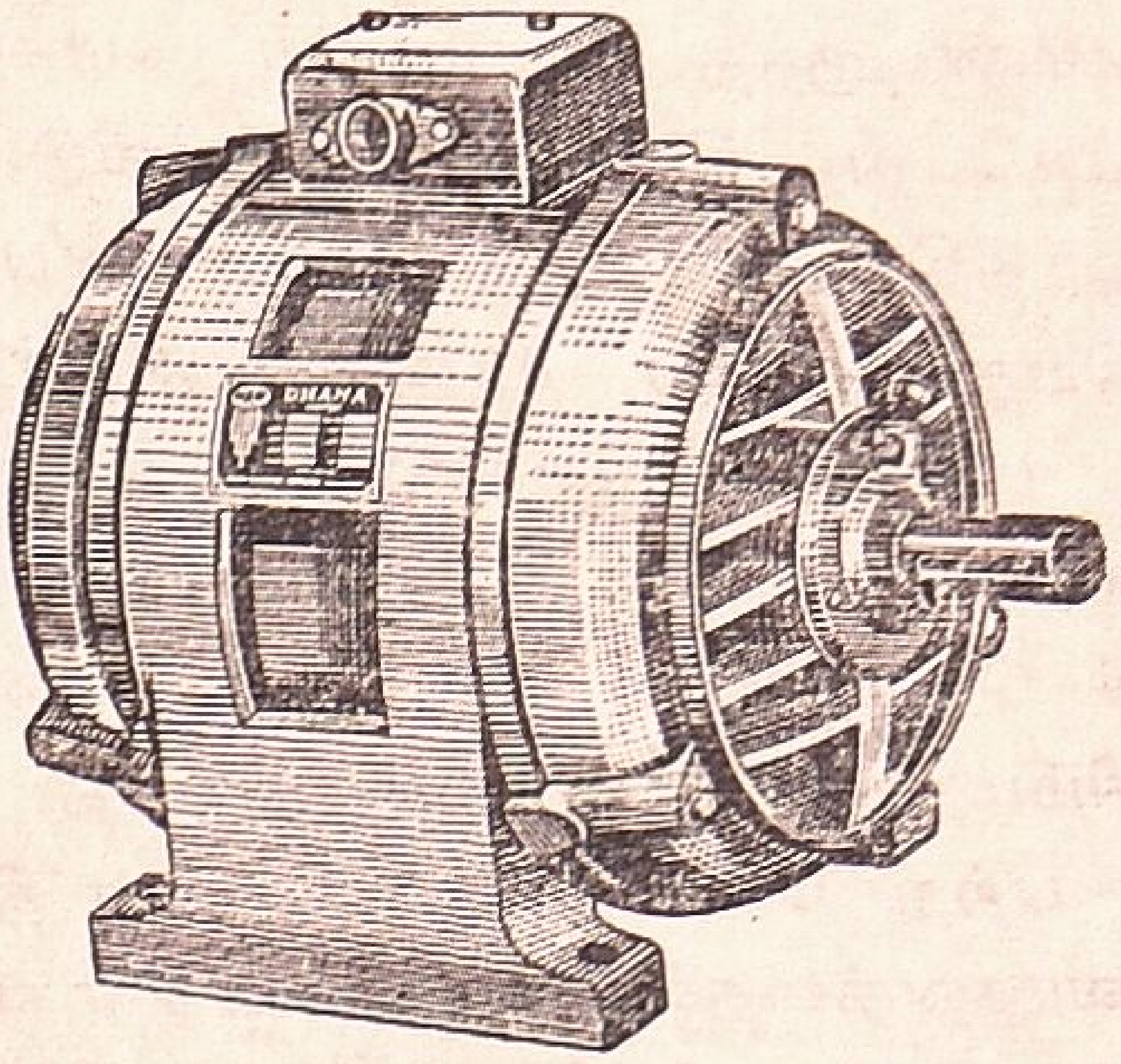
தங்களுடைய சரக்குகளை பத்திரமாகவும், துரிதமாகவும், கொண்டுசேர்க்கப்படும்.

மதுரை புக்கிங் ஆபீஸ் :
No. 7, துலுக்கர் பூக்கார சந்து.

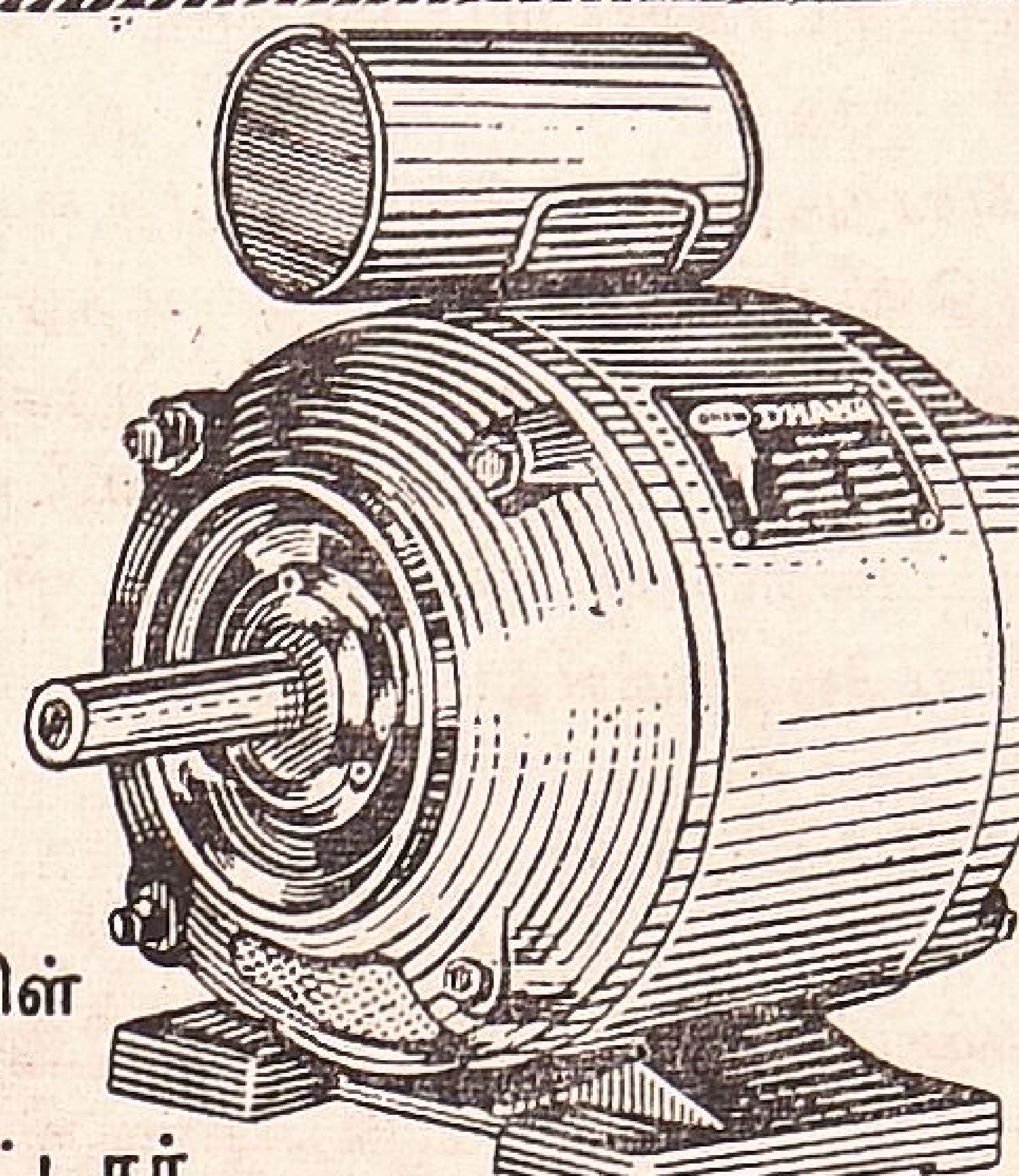
கொடைக்கானல் ஆபீஸ் :
நாயுடுபுரம்.



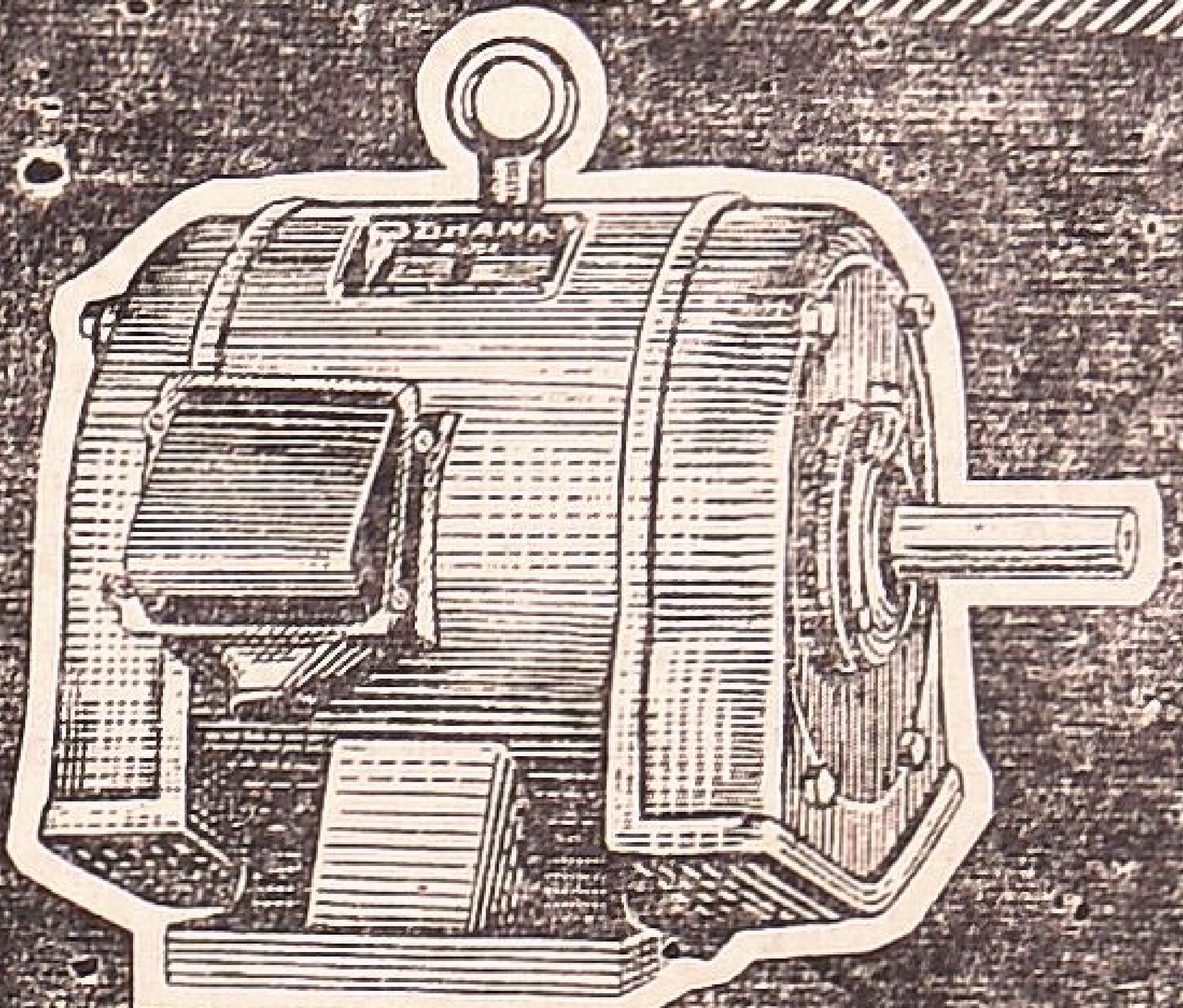
மோட்டார் பம்ப் செட்



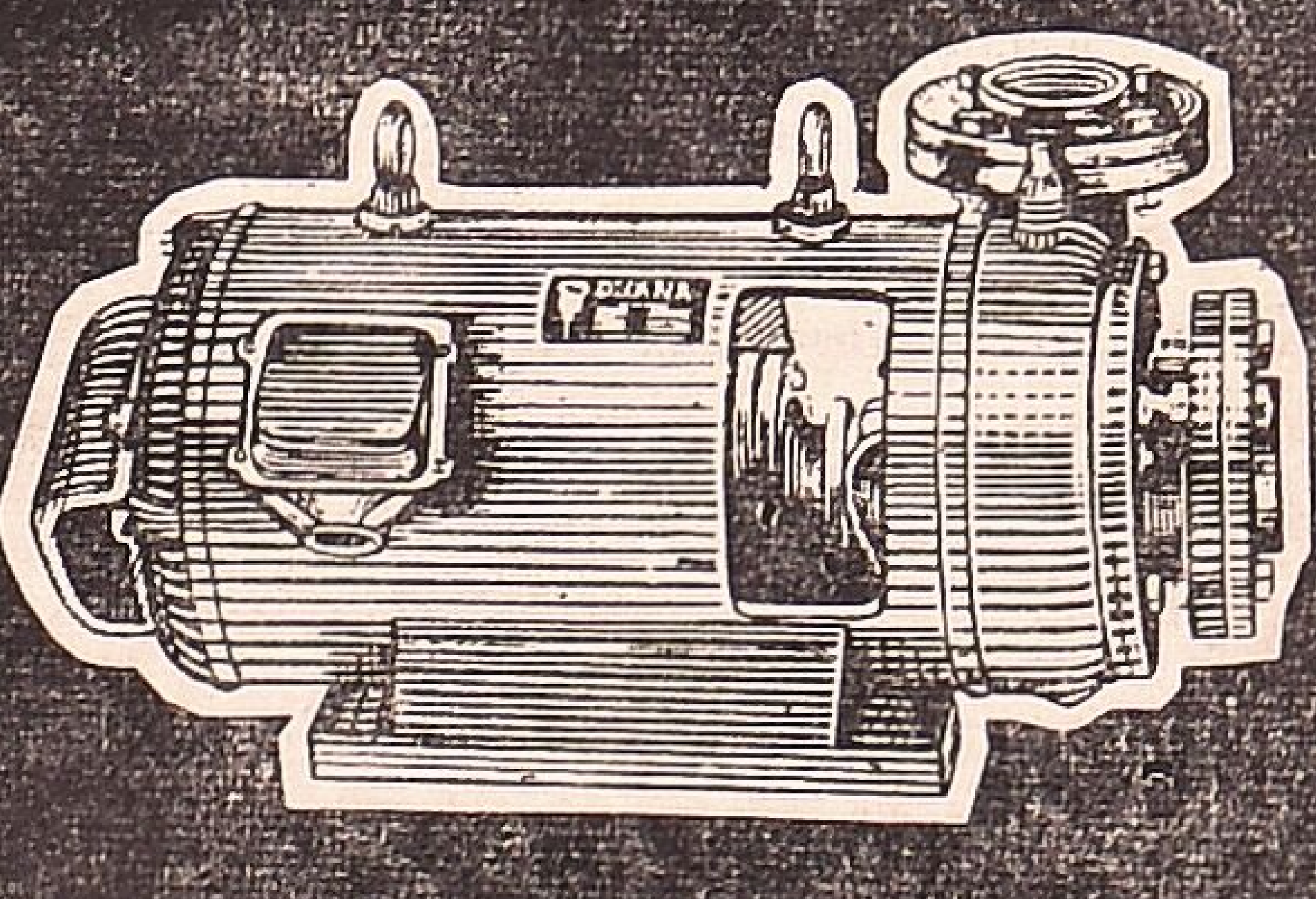
3 பேஸ் வென்டிலேடட் டைப் மோட்டார்



சிங்கிள்
பேஸ்
மோட்டார்



டிரிப் புரூப் மோட்டார்



மானோ மாஸ்டர்

DHANA

மோட்டார்கள்
&
பம்ப் செட்டுகள்

நாங்கள் எல்லாவிதமான
பம்பு செட்டுகள் மற்றும்
மோட்டார்கள் தயாரிக்கின்றோம்.

தன என்ஜினீயரிங் இண்டஸ்ட்ரியல்ஸ்

அழகாபுரி வீதி, பொள்ளாச்சி P. O., கோவை மாவட்டம்.

D 94

விடிகாலைக்கு முந்திய ஒளியில் எதிரே நின்று கொண்டிருந்த மோட்டார் வாகனங்கள் புலப்பட்டது. இந்த மாந்ரீகன் வீடு ரஸ்தாவின் ஓரத்தில்தான் இருக்கிறது என்பதும் தெளிவாகியது. எதிரே சாலைக்கு எதிர்சாரியில் ஒரு 'டீக்கடை திறந்திருந்தது. மாந்ரீகன் சாலையைக் கடந்து எதிரேயுள்ள டீக்கடைக்குச் செல்வதைக் கண்டதும் எனக்கு மிகவும் நிம்மதியாக இருந்தது அடுத்த கட்டத்தைப் பற்றி யோசித்தேன். அவன் திரும்பியதும் வாகனத்தைக் கிளப்பிக் கொண்டு சிட்டாய்ப் பறந்து விடவேண்டியது. திட்டம் என்னவோ பிரமாதமாகப்பட்டது. தப்பிச் சென்று விடுவோம் என்ற எண்ணமே மனதிற்கு இன்பமாக இருந்தது. ஆனல் அனைத்தும் ஒழுங்காக நடைபெற வேண்டுமே என்ற கவலையும் மனத்தில் பயம் காட்டியது.

"உரலுக்குள் தலையை நுழைத்துக் கொண்ட பின்னர் உலக்கைக்கு பயந்தால் ஆகுமா? என்பது பழங்கால வசனம், எவ்வளவோ சிக்கல்கள் சூழ்ந்த பிறகும் வெறும் யோசனையும், பயமும் ஏற்பட இடங்கொடுப்பதால் பயனில்லை என்ற முடிவுடன் எனது திட்டத்தின் அடுத்தக் கட்டத்தைச் செயல்படுத்தலானேன். அந்த வீட்டை விட்டு வெளியே வந்தேன். ஏதோ பேச்சவரம் அவ்வீட்டின் தாழ்ந்த வெளித்திண்ணையில் பதுங்கினேன். அந்த அரவம் அடங்கியதுமே நேராகச்சென்று வேலிப்படலைத் திறந்து வெளியேறி வாகனத்தின் உள்ளே ஏறும் வேளை............! ஏதோ உறுமல் கேட்டு பதறிப்போனவனுய் திரும்பினேன்.

எதிரே..............

சொறி நாயொன்று என்னை ஊர்ரென்று நோக்கிய வண்ணம் குலைக்கத் தன்னை தாயார் படுத்திக்கொண்டிருந்தது. நான் மெல்ல சீட்டியடித்தவாறே குனிந்து அதைத் தடவிக் கொடுத்தேன். மனம் நிறைந்த சந்தோஷத்துடன் வாலைச் சுழற்றியவாறே கால்களைச் சுற்றி வந்தது. இடையே அது உற்சாகத்துடன் எழுப்பிய சிற்றெலி என்னைக் காட்டிக் கொடுத்து விடுமோ என்ற பயத்துடன் வாகனத்தில் ஏறினேன்.

அதுவும் மேலே தாவ முயற்சித்தது, என் கைகளில் ஏதோ மெத்தனப்பட்டது. கையில் எடுத்துப்பார்த்தேன். முதல் இரவு கோவில் பட்டியிலிருந்து வாசு எனக்காக வாங்கி வந்திருந்த இட்டிலிப் பார்சல் அது!

எனது திட்டத்திற்குச் சாதகமான சூழ்நிலை வெகு கச்சிதமாக அமைந்து வருவதை எண்ணித் திருப்தியுடன் அப்பார்சலை நாயருகே போட்டேன். அது ஆர்வத்துடன் அப்பொட்டலத்தைக் கவ்வியவாறு திரும்பிப் பாராமலே ஓடியது.

எதிரே தேநீர் விடுதியில்.....................

விளக்கை ஏற்றி மேஜை மீது வைத்துக் கொண்டு டீ அருந்திக் கொண்டிருந்த அம்மாந்ரீகன் டீக்கடை ஆளிடம் என்னவோ பயங்கரமாகக் கண்களைச் சுழற்றியபடி பேசிக் கொண்டிருந்தான். ஒருக்கால் என்னைப்பற்றியிருப்பதாக மற்றவர்கள் எண்ணிக் கொண்டுள்ள பிசாசின் இனம், குண இயல்புகள், அதன் கொடிய செயல்கள் ஆகியவற்றை விமர்சித்துக் கொண்டிருக்கிருனே? இருந்தாலும் இருக்காலம் அதன் செயலை எண்ணி இன்னும் சிறிது நேரத்தில் மாந்ரீகன் உட்பட அனைவரும் வாய்பிளந்து நிற்கப்போகிருர்கள் என்பதை நினைத்துப் பார்த்ததும் எனக்கு சிரிப்பு பொங்கியது!

(தொடரும்)

இந்த இதழ் கோயமுத்தூர் ஜெயில் ரோடு, 275—ஆம் எண் கட்டிடத்திலுள்ள மணி அச்சகத்தின் S. A. மணி என்பவரால் அச்சிடப்பெற்று பொள்ளாச்சி நேதாஜி ரோடு, 87—ம் எண்ணுள்ள கட்டிடத்திலிருந்து முல்லை தங்கராசன் என்பவரால் வெளியிடப்படுகிறது.
Editor & Publisher: MULLAI THANGARASAN.

டிரைவர்

பல்வேறு சுவையான விஷயங்களுடன் தமிழில் வெளிவரும் தொழிலியல் மாதப் பத்திரிகையான 'டிரைவர்' மாதந்தோறும் உங்கள் வீடு தேடி வர ஆண்டுச் சந்தா ரூபாய் ஆறு அனுப்பி சந்தாதாரராகப் பதிவு செய்து கொள்ளுங்கள்.

மோட்டார்த் தொழிலில் ஈடுபட்டுள்ள உங்களிடமிருந்து கடிதங்கள், கட்டுரைகள், செய்திகள், கேள்விகள் மற்றும் வேடிக்கை அனுபவங்கள் முதலியவற்றை பிரசுரத்திற்கு எழுதி அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

மோட்டார் தொழிலாளர் சங்கங்களிலும், மோட்டார் உரிமையாளர்கள் சங்கங்களிலும் நடைபெறும் நிகழ்ச்சிகளை அவ்வப்போது பிரசுரத்திற்கு எழுதி அனுப்புமாறு கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

தனி இதழ்:- 50 காசு. ஆண்டு சந்தா ரூ. 6-00.

பஸ், லாரி மற்றும் ஆட்டோமொபைல் சம்பந்தப்பட்ட ஸ்தாபனங்களுக்கு ஓர் அறிவிப்பு.

பஸ், லாரி நிறுவனங்கள் தங்கள் ஸ்தாபனங்களுக்கு டிரைவர், கண்டக்டர் அல்லது வேறு வகையான தொழிலாளர்கள் தேவைப்பட்டால் முழுவிபரத்துடன் எழுதி அனுப்பினால் இலவசமாக 'டிரைவர்' இதழில் விளம்பரம் செய்யப்படும். நமது வாசகர்களின் நன்மையைக் கருதி வெளியிடப்படும் இப்பகுதியில் தங்களுக்குத் தேவையான தொழிலாளர்கள் பற்றிய அறிவிப்புகளை அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

சந்தாதாரர்களின் கவனத்திற்கு !

இதழ்கள் ஒழுங்காக கிடைப்பதில்லை என்பதை அறிவிக்கும்பொழுது, முழு விலாசமும் சந்தா ரசீதின் இலக்கத்தையும் தவறாமல் குறிப்பிட்டு எழுதி அனுப்பும்படி கேட்டுக்கொள்ளுகிறோம்.

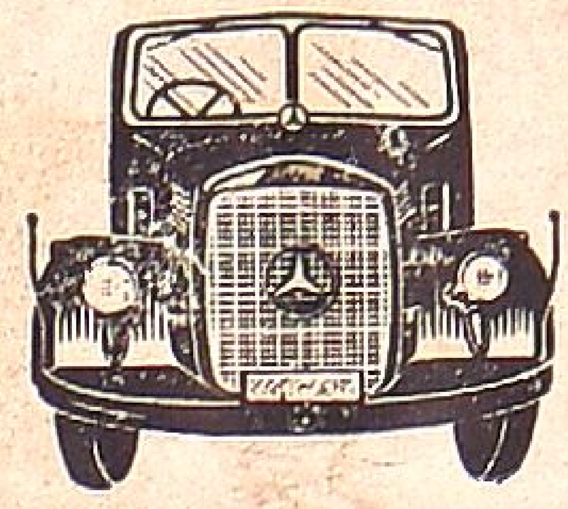
மேற்கொண்டு விபரங்களுக்கு:—

நிர்வாகி, "டிரைவர்," தொழிலியல் மாத இதழ், 87, நேதாஜி ரோடு, பொள்ளாச்சி என்ற முகவரிக்கு எழுதவும்.

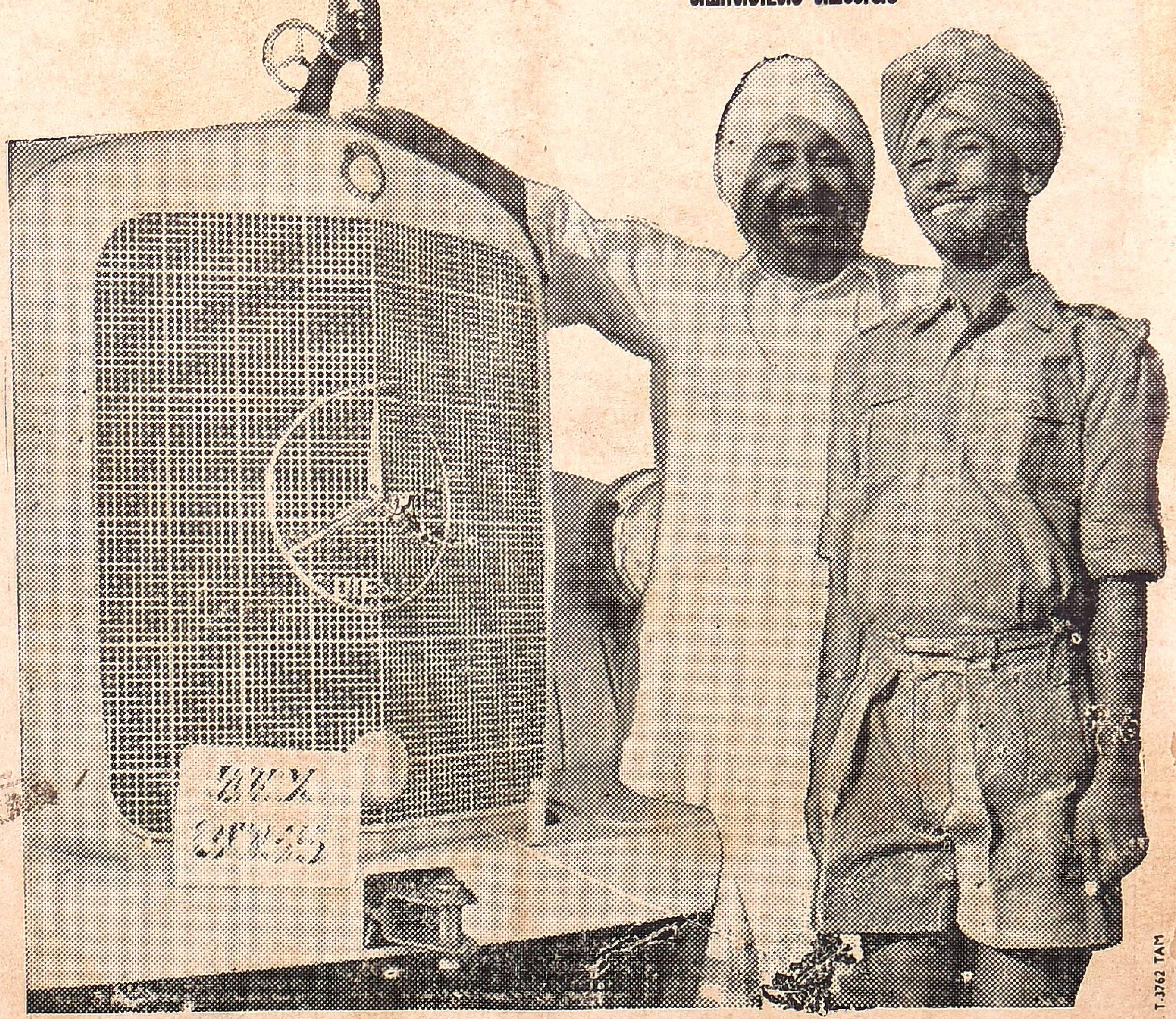
இரு கண்மணிகள் விக்ரமனும் டிஎம்பியும்.

எனக்கு இரு மகன்கள் உண்டு...விக்ரமனும் டிஎம்பியும். காலையிலிருந்து மாலைவரையும், மாலையிலிருந்து மறுநாள் காலைவரையும் ஒரு சிறு செலவிலேயே கடுமையாக உழைத்து, குடும்பம் முழுவதுமே தன்னை நம்பி வாழ உறுதி தரும் என்னுடைய டிஎம்பியின் சீரிய உதாரணம் விக்ரமன் கற்றுக்கொள்ள வேண்டிய ஒன்று.

அதிர்ஷ்டம் தரும் நட்சத்திரம்



டாடா
மெர்ஸிடஸ்-பென்ஸ்



டாடா எஞ்சினீயரிங் அண்ட் லோகோமோடிவ் கம். லிட்., விற்பனை அலுவலகம், 148, மகாத்மா காந்தி ரோட், பம்பாய்-1.

maa T-3762 TAM